

Bolivia frente a la IIRSA- COSIPLAN ¿Entre el extractivismo y la integración?	Titulo
Martínez, Paola - Autor/a;	Autor(es)
Buenos Aires	Lugar
CLACSO	Editorial/Editor
2013	Fecha
	Colección
Pueblos indígenas; Territorio; Gobierno; Integración regional; IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana; Brasil; Bolivia; América del Sur;	Temas
Doc. de trabajo / Informes	Tipo de documento
" http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20131016053606/Informe.pdf "	URL
Reconocimiento-No Comercial-Sin Derivadas CC BY-NC-ND http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.es	Licencia

Segui buscando en la Red de Bibliotecas Virtuales de CLACSO

<http://biblioteca.clacso.edu.ar>

Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO)

Conselho Latino-americano de Ciências Sociais (CLACSO)

Latin American Council of Social Sciences (CLACSO)

www.clacso.edu.ar



Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales
Conselho Latino-americano de Ciências Sociais
Latin American Council of Social Sciences



Paola Martínez*¹

Bolivia frente a la IIRSA- COSIPLAN ¿Entre el extractivismo y la integración?

Introducción

Comúnmente a Bolivia se le considera un país andino, aunque en cuanto a su geografía interna se le divide en zona andina y tierras bajas. Del territorio nacional (1.098.581 k²) sólo 28% corresponde a la zona andina (307.000 k²) (Instituto Nacional de Estadística, 2013), mientras que 13% forma parte de la región intermedia entre el altiplano y los llanos orientales, es decir, los valles y los yungas, y el 59% restante corresponde a lo que el Instituto Nacional de Estadística denomina llanos. Estos llanos o tierras bajas agrupan tres regiones geográficas: la Amazonia, el Oriente y el Chaco. Por tanto, Bolivia es andina, amazónica, chaco-oriental.

A partir de esta ubicación debemos tener presentes las “diferencias históricas, económicas, étnicas y políticas” (Diez, 2011:13) de las tres zonas geográficas que integran Bolivia, así como de las tres regiones que componen lo que comúnmente se conoce como tierras bajas, las cuales representan dos terceras partes del territorio y —en términos étnico-poblacionales arrojados por el reciente censo 2012— son habitadas por 34 pueblos indígenas (323.176 habitantes). Mientras que en la región amazónica se encuentran 17 de los 21 principales ríos con que cuenta Bolivia (Instituto Nacional de Estadística, 2013).

Desde la época de las misiones jesuitas y franciscanas, la historia de los pueblos amazónicos y chaco-orientales ha estado marcada por el despojo de sus tierras y territorios en consonancia con la expoliación de los recursos naturales del país.

Algunos autores coinciden en afirmar que, luego de dos acontecimientos fundamentales para la conformación de la conciencia nacional como lo fueron la Guerra del Chaco y la Revolución de 1952, los pueblos indígenas de las llamadas tierras bajas “virtualmente no existían para el Estado ni tampoco para las fuerzas populares que avizoraban nuevos cambios en la estructura del Estado-nación” (Diez, 2011: 14). Para Silvia Rivera Cusicanqui, por ejemplo, desde finales de los años ochenta, el Oriente se ha convertido en “el espacio ideal para una satanización de la etnicidad desde el Estado” (Rivera, 1997); a decir de Rivera, ésta se ha restringido e invisibilizado en consonancia con la reproducción de estereotipos creados por organismos internacionales como el Banco Mundial (BM), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), a partir de pensar o definir lo indígena como “un fenómeno minoritario, de escasa relevancia demográfica y localizado en áreas rurales remotas e inaccesibles” (Rivera, 1997).

Estos son algunos aspectos importantes para contextualizar la presente investigación, que aborda la problemática surgida a partir de la implementación de dos proyectos a realizarse en la región de la Amazonia boliviana: la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos y el proyecto de hidroeléctrica en Cachuela Esperanza. Ambos están vinculados con el desarrollo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana-

¹ Adriana Paola Martínez González. Socióloga egresada de la Universidad Nacional Autónoma de México, maestra y candidata a doctora en Estudios Latinoamericanos por la FFyL-UNAM. Es profesora de asignatura de la Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH), dirigente sindical y militante del Partido Comunista de México (PCdM).

Consejo de Infraestructura y Planeamiento (IIRSA-COSIPLAN), que junto con la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) se conforman como importantes y ambiciosos proyectos de cooperación, los cuales cuentan con el objetivo de avanzar en la integración regional.

Estos proyectos han sido fuertemente cuestionados por organizaciones sociales, las cuales los consideran una nueva Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) encaminada a beneficiar solamente a las grandes economías de la zona, como la de Brasil. Asimismo, pueblos indígenas de la región han declarado que no desean grandes proyectos de infraestructura junto a su territorio y hábitat devastado, ni junto a sus comunidades sumidas en la pobreza.

El caso del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) y el de Cachuela Esperanza nos permiten analizar si estos proyectos de integración regional van más allá de la lógica liberal, y si es posible consensuar las divergencias que han surgido al respecto.

En una primera parte, la investigación explica los objetivos de la IIRSA, los ejes de integración que implica, y su relación con otros proyectos de integración regional como la UNASUR y el COSIPLAN. Indaga sobre los dilemas que surgen en torno a la IIRSA: el desarrollo y la integración económica regional; o los llamados megaproyectos frente al ejercicio y defensa de los derechos humanos de las comunidades, pueblos y personas de la región.

En un segundo momento, se analiza la relación y oposición a la IIRSA-COSIPLAN, en general, y a la carretera que atravesará el TIPNIS, así como a la construcción de la hidroeléctrica Cachuela Esperanza, en particular. Un tercer momento corresponde al análisis de la viabilidad de este proyecto y a los desacuerdos que existen al respecto entre el actual gobierno boliviano y las organizaciones, pueblos indígenas y comunidades.

Como eje teórico que guía el análisis, se ocupa el planteamiento de René Zavaleta sobre Bolivia como una sociedad invertebrada a partir de la “débil constitución del Estado nacional” y de una escasez de excedente económico (Zavaleta, 2008: 10-16). Así como el concepto de subimperialismo, desarrollado por Ruy Mauro Marini para abordar, en términos del desarrollo del capitalismo latinoamericano, el tema de la preponderancia de los intereses comerciales de Brasil por encima de los intereses y posibilidades políticas y económicas de países con menor nivel de desarrollo económico, como Bolivia.

Se persiguen también los siguientes objetivos: analizar los argumentos que las organizaciones y comunidades tienen en contra de la IIRSA-COSIPLAN; exponer los objetivos estratégicos que tiene y la manera en que estos pueden desarrollarse, o no, en las condiciones económicas asimétricas que prevalecen entre las naciones sudamericanas y, finalmente, estudiar los casos del TIPNIS y Cachuela Esperanza como ejemplos paradigmáticos de los dilemas que la integración regional, a partir de la IIRSA-COSIPLAN, significan para la región sudamericana y para América Latina.

Quien conoce Bolivia sabe la necesidad que existe de proyectos de infraestructura carretera, de producción de energía, de comercio regional, etcétera. Pero también sabe de la falta de integración nacional y de la fragmentación regional interna que históricamente ha creado polos de desarrollo asimétricos. Así, para las comunidades opositoras, proyectos como el que pasará por el TIPNIS tienen el objetivo de ampliar el comercio de mercancías sin preocuparse por satisfacer sus necesidades, las cuales van más allá de la cuestión económica.

Parecería obvio partir de la premisa, que nos dicen las leyes que rigen el desarrollo de la sociedad, de que el capitalismo no se desarrolla de manera unívoca, a razón de lo cual

podemos entonces plantear que las diversas modalidades de este sistema suponen particularidades en la reproducción del capital. Así, cuando hablamos de integración latinoamericana suele prevalecer, en la actualidad, un nivel mitificado. Se parte de una falsa dicotomía entre el pesimismo de la razón y el optimismo de la voluntad, y nos aferramos a la buena fe o al sentimiento latinoamericanista o bolivariano que, se dice, hoy predomina en las relaciones entre los llamados gobiernos progresistas. Tal perspectiva no toma en cuenta o no otorga importancia a las diversas modalidades del desarrollo capitalista y la forma en la que éstas se han concretado, por un lado, en el desarrollo histórico de cada uno de los países latinoamericanos y, por otro, en el tipo de relaciones de toda índole, pero principalmente comerciales y políticas que se establecen entre ellos, y en sus consecuentes asimetrías.

Integración a partir del desarrollo económico regional: la geometría IIRSA

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) surge de la primera reunión de presidentes de América del Sur realizada del 31 de agosto al 1º de septiembre del año 2000 en la ciudad de Brasilia. Según consta en documentos oficiales, esta iniciativa parte de la propuesta de un Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura de Sudamérica presentada por el BID y se realiza luego de un consenso efectuado entre los 12 mandatarios latinoamericanos presentes², interesados en impulsar un proceso de integración política, social y económica entre sus países. En el Comunicado de Brasilia, documento en el que se expresan cada uno de los compromisos consensuados durante la reunión, se expone:

“América del Sur inicia el nuevo siglo fortalecida por la progresiva consolidación de sus instituciones democráticas, por el compromiso con los derechos humanos, la protección del medio ambiente —aplicando el concepto de desarrollo sostenible—, la superación de las injusticias sociales y el desarrollo de sus pueblos, por el crecimiento de sus economías, por el empeño en mantener la estabilidad económica y por la ampliación y profundización de su proceso de integración.” (IIRSA, 2000).

Este supuesto no sólo está lejos de acercarse a la realidad social que en ese momento enfrentan países como Argentina, Perú, Venezuela y, por supuesto, Bolivia, sino que además sus consideraciones de promover la paz, la democracia y la justicia social en la región quedarán al margen de los planes inmediatos. Los compromisos acordados en esta cumbre se van a sintetizar en una agenda con 10 ejes de integración y desarrollo (EIDs³), que se proponen desarrollar e integrar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones.

² La IIRSA está integrada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. Los presidentes que firmaron la primera agenda emanada de esta reunión fueron Fernando de la Rúa, Hugo Banzer, Fernando Henrique Cardoso, Ricardo Lagos, Andrés Pastrana, Gustavo Noboa, Bharrat Jagdeo, Luis Ángel González Macch, Alberto Fujimori, Rinaldo Ronald Venetiaan, Jorge Batlle y Hugo Chávez; respectivamente.

³ Un Eje de Integración y Desarrollo (EID) es definido como “una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y de servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo” (Comité de Coordinación Técnica de la IIRSA, 2011b).

Se explica que articular América del Sur significa fortalecer América Latina y el Caribe y, de igual manera, se supone que la consolidación de procesos subregionales será un ejercicio para la conformación de un área de libre comercio de las Américas⁴, propósito que se comprende mejor al conocer las características principales de cada Eje.

EIDs	Descripción
Eje Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)	Vincula las principales ciudades de los cinco países. Representa un mercado de cerca de 103,5 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 2,6 millones de km ² , con un PIB de US \$361.824,2 millones (concentrados un 91,7% entre Colombia Perú y Venezuela). Cuenta con 64 proyectos divididos en 10 grupos con una inversión estimada de US\$ 9.343,5 millones (Septiembre de 2012).
Eje Andino del Sur (Argentina, Chile)	Existe un número muy limitado de conexiones viales pavimentadas entre ambos países; la estrategia del EID pretende mejorar estas conexiones para impulsar la articulación económica y comercial de ambos lados de la Cordillera de los Andes. Este eje se articula con el Eje Andino, y se superpone con áreas de otros tres EIDS.
Eje de Capricornio (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay)	Es un eje bioceánico, en el que se localizan importantes instalaciones portuarias tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Representa un mercado de más de 49,9 millones de habitantes en un área de influencia de 2,8 millones de Km ² . Cuenta con 80 proyectos en 10 grupos de inversión, y con un PIB de US \$228.939,9 millones, del cual el 88,3% se concentra entre Argentina y Brasil.
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay)	Este EID representa un mercado de más de 73,2 millones de habitantes en un área de influencia de 3,8 millones de km ² , con un PIB de US \$419,341,1 millones, 93,4% concentrado en Argentina y Brasil. Representa 93 proyectos divididos en cinco grupos con una inversión estimada de US \$6,514,8 millones.
Eje del Amazonas (Colombia, Ecuador, Perú, Brasil)	Este Eje vincula puertos del Pacífico, como Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú, con los puertos brasileños de Manaus, Belem y Macapá. Representa un mercado de más de 61,5 millones de habitantes en un área de influencia de aproximadamente 5,7 millones de km ² , con un PIB de aproximadamente US \$150.534,9 millones, concentrados Perú y Brasil que representan el 67,9%. Cuenta con 64 proyectos divididos en 7 grupos con una inversión estimada de US \$6.099,9 millones.
Eje del Escudo Guayanés	Este EID representa un mercado de más de 24,5 millones de

⁴ De igual manera, “[...] el MERCOSUR, sus procesos de asociación con Bolivia y Chile, la Comunidad Andina, la Corporación Andina de Fomento, el Fondo Latinoamericano de Reservas, así como la ALADI, el Tratado de la Cuenca del Plata, el Tratado de Cooperación Amazónica, el Grupo de los Tres, el Mercado Común Centroamericano y el CARICOM, entre otros, han sido los elementos más dinámicos de la integración latinoamericana y caribeña”. (Comité de Coordinación Técnica de la IIRSA, 2011b).

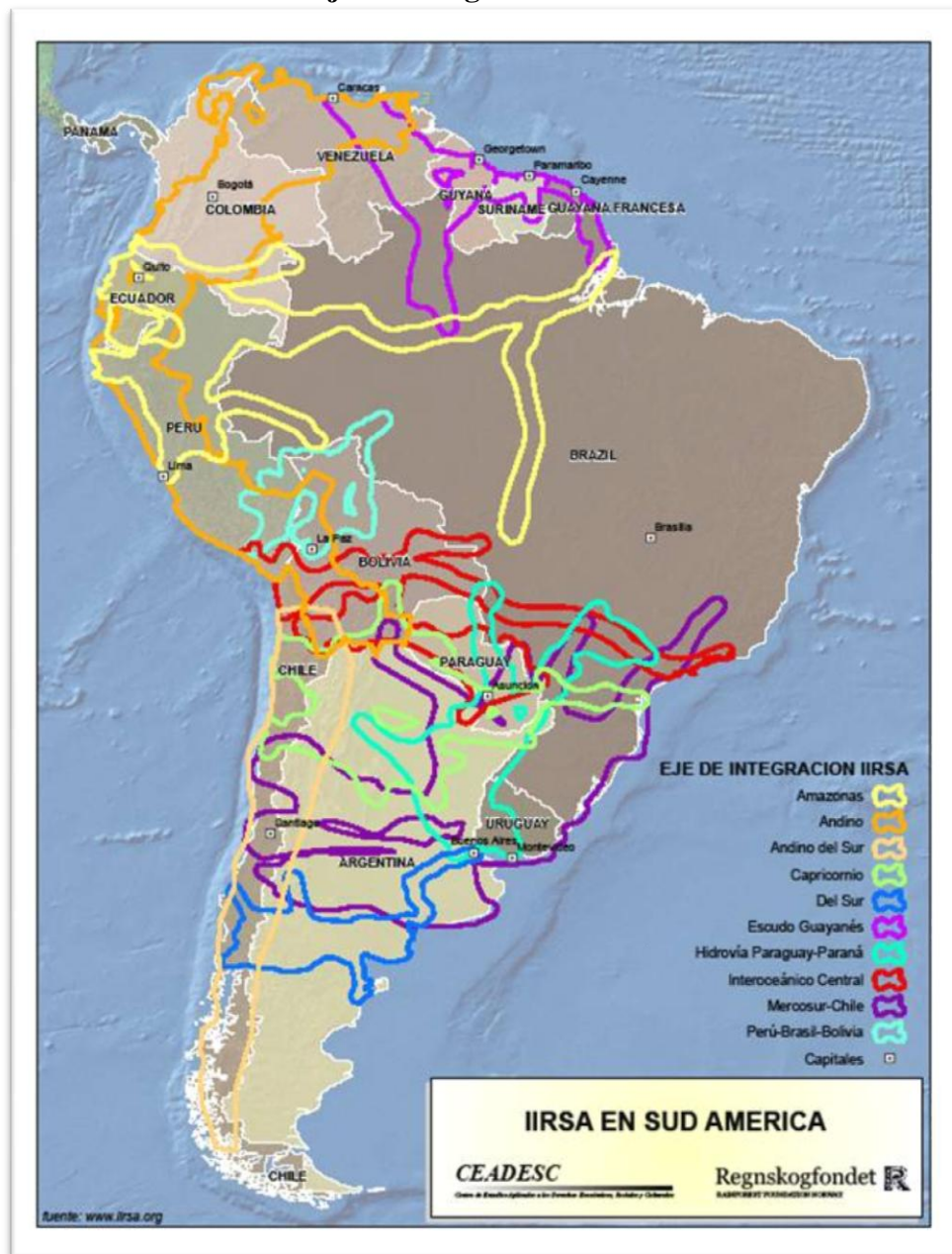
(Brasil, Guyana, Surinam, Venezuela)	habitantes en un área de influencia de 4 millones de km ² , con un PIB aproximado de US \$199.904,2 millones, que se concentran entre Brasil y Venezuela; 99,1%. Representa 18 proyectos divididos en 4 grupos con una inversión estimada de US \$4.540,3 millones.
Eje del Sur (Argentina, Chile)	Este Eje bioceánico incorpora importantes instalaciones portuarias del Océano Atlántico y del Pacífico. Representa un mercado de más de 5,8 millones de habitantes en un área de influencia de 0,5 millones de km ² , con un PIB de aproximadamente US \$34.541,3 millones, representan 52,3% de Argentina y 47,7% para Chile. Cuenta con 27 proyectos divididos en 2 grupos con una inversión estimada de US \$2.738 millones.
Eje Interoceánico Central (Perú, Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil)	Este EID atraviesa transversalmente América del Sur e incorpora la vinculación de los principales puertos sobre el Pacífico y los nodos de articulación correspondientes entre los cinco países. Representa un mercado de más de 92,6 millones de habitantes en un área de influencia de 3,5 millones de km ² , con un PIB de aproximadamente US \$485.842,1 millones, del cual 94,6% se concentra en Brasil. Cuenta con 61 proyectos divididos en 5 grupos con una inversión estimada de US \$4.112,7 millones.
Eje Mercosur-Chile (Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil)	Este Eje atraviesa Sudamérica y vincula los principales centros económicos y los principales puertos de los cinco países. Representa un mercado de más de 137,3 millones de habitantes en un área de influencia de 3,2 millones de km ² , con un PIB de aproximadamente US \$852.404,2 millones, concentrados en 88,3% entre Argentina y Brasil. Cuenta con 105 proyectos divididos en 6 grupos con una inversión estimada de US \$44.389,8 millones.
Eje Perú-Brasil-Bolivia	Este EID articula la triple frontera entre Perú, Brasil y Bolivia. Representa un mercado de más de 10,2 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 1,1 millones de km ² , con un valor agregado de aproximadamente US \$20.448,3 millones. Cuenta con 28 proyectos divididos en 3 grupos con una inversión estimada de US \$29.557,8 millones.

Fuente: Elaboración propia basada en información publicada en la página oficial de IIRSA.

La primera etapa que se planteó la IIRSA para la construcción de estos ejes y sus respectivos proyectos, del 2000 al 2010, implicó el consenso sobre más de 500 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones: el establecimiento de una Agenda de Implementación Consensuada (AIC) (2000-2005) que contiene 31 proyectos prioritarios para la integración física del territorio. Los objetivos estratégicos de la AIC fueron acelerar la obtención de resultados en proyectos de alto impacto; concentrar los esfuerzos de los 12 países en torno a la IIRSA; mejorar la impresión de los empresarios y sus socios en relación

a la IIRSA, y mostrar la capacidad de coordinación sudamericana para atraer mayores inversiones a la región.

Mapa 1
Ejes de integración IIRSA



Fuente: CEADDESC (2011)

En cuanto a los organismos internacionales que financiarán una parte de estos proyectos están la Corporación Andina de Fomento, el Fondo de la Cuenca del Plata, el Banco Nacional de Desarrollo Económico Social de Brasil y el Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela, además del BID y el Banco Europeo de Inversiones.

Sin embargo, existen análisis que señalan que más de 60% de la inversión corresponde a los propios Estados, poco más de 20% a inversores privados y 15% aproximadamente a organismos regionales e internacionales (De Geus, 2011: 13).

La tercera reunión de la UNASUR da origen al Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)⁵ en el 2009, al que se integra la IIRSA como su foro técnico de infraestructura (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR, 2009). Es decir, en una segunda etapa y con renovados bríos, el COSIPLAN se encargará de recoger y dar continuidad a los avances logrados por la IIRSA en su primera década.

De acuerdo con los datos proporcionados y recabados por el Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE), en una década, la IIRSA “contaba con una cartera de 510 proyectos distribuidos en 47 grupos con una inversión estimada de 74.500 millones de dólares. Casi un 74% de esta cartera presenta avances concretos, de los cuales el 10% de los proyectos se encuentran concluidos (US \$6.179 millones); 36% están en ejecución (US \$37.370 millones) y 28% en fase de preparación (24.595 millones)” (FOBOMADE, 2011a).

Bolivia frente a la IIRSA

De los 10 Ejes establecidos en la IIRSA, cinco pasan por Bolivia y representan 323 proyectos, más de la mitad del total de proyectos de la IIRSA. De ellos es el Eje Perú-Brasil-Bolivia, que abarca los departamentos de Pando, Beni y La Paz⁶, el que mayor rechazo ha encontrado entre organizaciones indígenas y populares, investigadores y Organizaciones No Gubernamentales. Los proyectos aquí agrupados se relacionan con transporte aéreo, carretero y fluvial; con pasos de frontera y generación e interconexión energética.

Es considerado un eje fundamental para enlazar el Suroeste-Noroeste, y para la vinculación del territorio con la red de carreteras de Brasil, principalmente con el Estado de Rondonia. De 25 proyectos que integran este Eje, en el que se piensa invertir 29.557,8 millones de dólares, dos de ellos han despertado las mayores objeciones: 1. El Corredor Río Branco-Cobija-Riberalta-Yucumo-La Paz, integrado por nueve proyectos y 2. El Corredor Fluvial Madeira-Madre de Dios-Beni con otros nueve proyectos, entre los que se destaca, para los objetivos de esta investigación, la Construcción de la hidroeléctrica en Cachuela Esperanza sobre el Río Beni, como parte de un proyecto más amplio que incluye otras tres hidroeléctricas —Jirau, San Antonio y una hidroeléctrica binacional, en el Río Madeira— que se propone cambiar la matriz energética.

Al grupo 2 de este Eje corresponde lo que se ha denominado Corredor Norte, un conjunto de 10 tramos carreteros que atraviesan la región andino-amazónica de Bolivia, que

⁵ “El COSIPLAN es la instancia de discusión política y estratégica, a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos y articulación de programas y proyectos para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR)”. (COSIPLAN, 2013)

⁶ En la información que se da al respecto se menciona que las principales exportaciones de esta zona son petróleo crudo, hierro, soya, cobre, oro; productos que representan el 29% de las exportaciones totales de los tres países y que son comerciados en 90% por vía marítima. Es considerada un área potencial para el desarrollo de inversiones en el sector agropecuario, forestal y minero. Sus principales actividades económicas son agricultura, ganadería, producción forestal, turismo, pesca, minería y las relacionadas con la producción de madera, cemento, textiles, caucho y cueros. (IIRSA Eje Perú-Brasil-Bolivia, 2013).

partiendo de la zona de Desaguadero, fronteriza con Perú, hasta Cobija, frontera con Brasil; confluyen en una salida al Océano Pacífico, en donde se encuentran los puertos de Arica e Iquique, en Chile.

Según consta en documentos oficiales de la IIRSA, la función estratégica que tiene este Eje es la siguiente: “abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la región Madre de Dios-Acre-Pando (MAP) a través de su vinculación con el eje central boliviano” (IIRSA, 2011), en el que se prevé invertir 953,8 millones de dólares.

El Corredor Fluvial Madeira-Madre de Dios-Beni corresponde al grupo 3 de este Eje, en el que se proyecta invertir 26.622,0 millones de dólares. Sus objetivos estratégicos son “consolidar una vía de integración internacional fluvial afectando principalmente la logística de transporte y el desarrollo socioeconómico de las regiones de Madre de Dios en Perú, Rondônia en Brasil y Pando y Beni en Bolivia; y posibilitar el cambio de la matriz energética aumentando la oferta de energía renovable en la región” (IIRSA, 2011).

De las cuatro hidroeléctricas planteadas, dos corresponden a Brasil (San Antonio y Jirau) con una inversión estimada de 18.209,0 millones de dólares; una es de carácter binacional (Brasil-Bolivia) con 2.000,0 millones de dólares, y una corresponde a Bolivia (Cachuela Esperanza) y prevé una inversión de 1.200,0 millones de dólares.

Es importante puntualizar dos cuestiones, dados los conflictos que se han suscitado alrededor de la IIRSA en Bolivia y de acuerdo con los objetivos planteados en esta investigación:

Uno. Estos proyectos, en los que ya está contemplada la hidroeléctrica Cachuela Esperanza, forman parte de la cartera IIRSA 2004-2010⁷.

Dos. En el Corredor Norte y en ningún otro Eje o proyecto de la IIRSA se contempla la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos que ha suscitado el conflicto en el TIPNIS. Sin embargo, la IIRSA tiene dos fases, la segunda de las cuales corresponde al COSIPLAN, como se llama la IIRSA desde el 2009. Ante lo cual Gustavo Soto, director del Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos Sociales y Culturales (CEADESC) plantea: “Todos los planes viales de los países están articulados en un macro plan vial, no necesita estar con nombre y apellido (la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos), por tres razones: 1. IIRSA en lo que respecta a carreteras e hidroeléctricas es un proyecto financiado fundamentalmente en los últimos tres años por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil 2. Todo el diseño del IIRSA responde a una estrategia diseñada por el ejército brasileño, desde los años 50. Todos los proyectos de ingreso a la Amazonia con obras públicas han sido diseñados por las fuerzas armadas. Son parte de una geopolítica, no las han diseñado un gabinete de ingenieros 3. BNDES desde la llegada de Lula es una agencia de crédito a la exportación. ¿Quién financia la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos? BNDES, ¿quién iba a ejecutar la carretera? OAS. Entonces, no necesito que la palabra Villa Tunari-San Ignacio de Moxos esté en el plan oficial de IIRSA, porque todo el espíritu, los actores y el financiamiento son brasileños y si quieren una prueba más la inauguración del lanzamiento de la carretera, cuando se firma el contrato con BNDES, ¿la hacen quiénes? Lula y Evo Morales en el Chapare. Por eso digo que García Linera es un infinito mentiroso y manipulador” (Soto, 2013. Entrevista personal).

⁷ Un estudio detallado sobre los llamados megaproyectos en Bolivia relacionados con la IIRSA puede encontrarse en “Atlas de megaproyectos de infraestructura en Bolivia”, 2001 (Bolivia: CEADESC)

El comentario anterior se refiere a una intervención del vicepresidente boliviano, quien califica como falacia que la construcción de dicha carretera esté diseñada como parte del plan IIRSA para “someter a nuestros pueblos” (García, 2012: 58).

Las disputas en torno a la IIRSA

Diferentes análisis críticos de la IIRSA coinciden en señalar que sus proyectos se publicitan con objetivos de “integración departamental, nacional y continental, mediante discursos antiimperialistas e incluso como ofertas electorales de desarrollo” (Soto, 2011: 16), y sin embargo, detrás de esto ocultan un proyecto capitalista, de ocupación de territorio y expoliación de recursos naturales en beneficio del capital transnacional.

Se considera que la IIRSA impulsa una integración en la que el conjunto de países sudamericanos participa de manera subordinada al mercado internacional y a Brasil. En el caso del Corredor Norte y de acuerdo con una importante investigación realizada por Silvia Molina, se afirma: “la construcción de carreteras, de rutas de vinculación y de intercambio es una necesidad para el país, dentro de ésta la vinculación con los departamentos de Pando, Beni y norte de La Paz es una demanda nacional [...] Sin embargo, IIRSA no tiene relación con las políticas nacionales, plantea proyectos de gran envergadura, altos costos, diseños costosos y de gran impacto ambiental y social acordes con los requerimientos de mercados internacionales, exige la extracción de recursos naturales para su incorporación al mercado, busca la mayor ganancia” (Molina, 2010: 153).

Mientras que organizaciones como la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB), agrupada junto con otras organizaciones de la región en la Coordinadora de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA), y una de las principales opositoras a la carretera que atravesaría el TIPNIS, sostienen que “las políticas públicas e iniciativas privadas sobre megaproyectos e infraestructuras y comunicaciones deben respetar los derechos, principios, valores y cosmovisión de los pueblos indígenas” (COICA, 2013).

Como parte de los acuerdos alcanzados en el taller organizado por la COICA en Santa Cruz⁸, se denunció que “los gobiernos y las entidades multinacionales omiten aplicar y respetar los principios del Convenio sobre Pueblos Indígenas núm. 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Declaración de las Naciones Unidas sobre Derechos de los Pueblos Indígenas”. Y señalan algunos de los derechos colectivos vulnerados, como “el derecho a decidir y controlar el tipo de desarrollo, el derecho a la consulta y participación amplia para el consentimiento previo, libre e informado y el derecho a la sobrevivencia e integridad territorial de los pueblos autónomos en aislamiento voluntario” (Bolivia nunca más sin los pueblos indígenas, 2013).

Paradójicamente, es a raíz de la lucha y resistencia de los pueblos y organizaciones afectadas por el proyecto carretero Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que se comienzan a denunciar los posibles impactos de los llamados megaproyectos: “migración, pérdida de valores culturales, falta de agua por el desvío de los cauces de los ríos, delincuencia y

⁸ Realizado el 1 y 2 de abril de 2013. Estuvieron presentes “directivos de la COICA y representantes de sus organizaciones nacionales AIDSEP (Perú), CIDOB (Bolivia), CONFENIAE (Ecuador), ORPIA (Venezuela), APA (Guyana), COIAB (Brasil), FOAG (Guyana Francesa), OIS (Suriname) y OPIAC (Colombia)”. (Bolivia nunca más sin los pueblos indígenas, 2013).

violencia, y proliferación de enfermedades” (Suárez y Henkjan, 2010), entre otros; vinculándolos con IIRSA⁹.

Mientras para el Vicepresidente “La carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos lo que hará es sentar la presencia del Estado boliviano en la Amazonia donde, ante la ausencia de éste, lo que predomina son los poderes fácticos de terratenientes y madereros (muchos de ellos extranjeros)” (García, 2012: 59), para otros esto no necesariamente sería algo benéfico para la zona. “García Linera dice que qué barbaridad que el Estado se haya olvidado de los pueblos amazónicos. Lo dice con mucha hipocresía porque se han acordado para hacerles una carretera que los va a devastar”. (Almaraz, 2013. Entrevista personal).

Algunas cuestiones son innegables. Primero, la IIRSA tiene dos fases, la segunda de las cuales corresponde al COSIPLAN. En su primera fase los organismos financiadores e impulsores de la IIRSA fueron los mismos que en su momento trataron de impulsar el ALCA. Si revisamos la enorme información documental de la IIRSA para ubicar el momento y el contexto regional en el que surge, o más bien, el momento en el que ésta se propone a través del BID, encontramos que la relación que algunos analistas establecen entre los proyectos de integración regional que la IIRSA sugiere y el anhelado proyecto de crear un área de libre comercio para las Américas no es un producto de la imaginación de los enemigos del proceso político boliviano y tampoco responde a los intereses oscuros de ONG financiadas por el imperialismo yanqui.

Según datos de la Comisión Económica Para América Latina (CEPAL), la década de los años noventa es la de la expansión del comercio internacional y de la inversión extranjera. Estas características predominantes en la economía mundial estuvieron acompañadas de un fuerte impulso a iniciativas de integración regional. “Hacia fines de los años noventa casi todos los miembros de la Organización Mundial de Comercio formaban parte de uno o más acuerdos regionales [...] aunque moviéndose en direcciones aparentemente opuestas, la globalización y el regionalismo reflejan en realidad dimensiones complementarias del desarrollo contemporáneo” (IIRSA, 2011), y en ambas esferas los países sudamericanos fueron participantes activos.

Simultánea y paralelamente a la reestructuración capitalista que venía implementándose en América Latina desde la década de los años setenta, surgieron numerosos acuerdos de libre comercio entre países dentro y fuera de la región. Iniciativas regionales que coincidían, a decir de la CEPAL, en un “Regionalismo Abierto que combinaba la dinámica de los esquemas de integración regionales con la apertura unilateral y con el movimiento hacia la integración hemisférica y con otras regiones y países del mundo” (IIRSA, 2011).

Segundo, después de revisar la geometría comercial de la IIRSA es innegable la visión de negocios detrás del diseño de cada eje. En documentos de la IIRSA se señala también que: “se propone la modernización del espacio económico e impulsar la integración física como catalizador de otras dimensiones de la integración regional” (IIRSA, 2011). Sin embargo, los conflictos que ha despertado en la región, y en particular en Bolivia como veremos en

⁹ Se pueden consultar otras investigaciones importantes sobre los impactos de la IIRSA en otras áreas de la región. Por ejemplo, el texto de Mónica Menna “Sobre la Nueva Conquista del Desierto: El IIRSA en la Patagonia Argentina”, donde señala: “Las poblaciones afectadas se enteraban mal y tarde de lo que significaba, en su región, la realización de algunos de los proyectos y cómo los mismos iban a afectar sus cotidianidades con efectos sociales, ambientales y económicos no deseados y sobre los cuales nunca fueron consultados. Solo últimamente, y a raíz de la movilización de personas y organizaciones, tíbiamente se están comenzando a establecer programas de comunicación, donde la intervención de las comunidades afectadas sólo pasa por un simulacro de participación que nunca incluye la posibilidad de decidir”. (Menna, 2008).

seguida al analizar los conflictos en el TIPNIS y Cachuela Esperanza, contradicen estos propósitos.

Tercero, cuando los pueblos u organizaciones opositoras a la IIRSA se preguntan: integración ¿para qué?, difícilmente contestarían que es para la “construcción de un espacio común para la inversión, profundizar los lazos comerciales entre las subregiones del continente, en forma consistente con las reglas de la OMC (Organización Mundial de Comercio), y eliminar las barreras no arancelarias dentro de y entre los acuerdos [...] y el desarrollo de la infraestructura regional, que tradicionalmente ha constituido un cuello de botella para la integración” (Iglesias, 2000).

La IIRSA es un proyecto construido o proyectado en un contexto de auge de las políticas neoliberales. Y, salvo que Estados Unidos no participa directamente en ella, otro de los principales impulsores en su momento del ALCA se mantiene ahora como férreo impulsor y beneficiario de la IIRSA, Brasil. Si el Área de Libre Comercio de las Américas no prosperó fue gracias a la oposición de Venezuela con Hugo Chávez al frente; sin embargo, con otra estrategia la IIRSA da continuidad a este propósito para el área de América del Sur (Natalichio, 2011).

Tanto en el ALCA como en la IIRSA-COSIPLAN se considera un tema especial las necesidades de las economías menos desarrolladas. Mientras el primero se planteaba la construcción de programas que tuvieran como objetivo “asistir y fortalecer sus capacidades de negociación que se expresarán elevando los beneficios de dicha integración” (Programa de Cooperación Hemisférica, 2013); en el segundo se menciona que “el concepto de los EID (Ejes Integrales de Desarrollo) fue ampliado en forma tal de privilegiar el desarrollo sustentable y actuar en la reducción de las asimetrías existentes en la región. De este modo, la concepción de los proyectos del COSIPLAN deberá tener en cuenta la contribución para el desarrollo endógeno regional y para la mejoría de las condiciones de vida de las poblaciones en las áreas de influencia de los emprendimientos” (COSIPLAN; 2012).

Fue precisamente el señalamiento de asimetrías lo que, para sorpresa de George Bush, marcó el fin del ALCA en la IV Cumbre de las Américas realizada en Mar del Plata, Argentina, en noviembre de 2005. Cuando por un lado, la declaración final hablaba a favor de la reapertura del ALCA (presentada por Panamá y apadrinada por Estados Unidos), y por otro el Mercosur y Venezuela destacaban “las asimetrías existentes entre las economías del continente que dificultan la puesta en marcha de un área de libre comercio” (Cumbre de las Américas, 2005). Así, la IIRSA se considera la continuidad regional del ALCA.

Los impactos que luego de una década de aplicación ha tenido la IIRSA en la región Sudamericana están lejos de ser producto de las fobias de “pachamamistas”. En un documento oficial titulado *IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos*, como parte de este balance, se destaca: “La liberalización del comercio benefició sobre todo al sector exportador moderno y tendió a excluir a sectores poco capitalizados o localizados en tierras marginales. En consecuencia, las expectativas de que la creciente importancia de la agricultura y de los sectores primarios sirviese para retener mayores números de población rural no se concretaron [...] En suma, tanto en varias zonas rurales como en las periferias de las áreas metropolitanas se han ido conformando grandes bolsones de pobreza con limitadas o nulas posibilidades de inserción productiva. A 10 años de IIRSA, las disparidades territoriales se han profundizado” (IIRSA, 2011).

Frente al contexto económico y político en que surgió la IIRSA, así como a las consecuencias negativas de la reestructuración capitalista y al rechazo de estas iniciativas en diferentes países del continente, que propiciaron la cancelación de algunos proyectos, e

incluso a la recomposición de los gobiernos de la región, se plantea la convicción de que existe una amplia variedad de modalidades de desarrollo e integración a la economía global.

A la par de esta afirmación, en el mismo documento se señala que existen oportunidades para los países en desarrollo, aunque también riesgos de exclusión para quienes no estén bien preparados para enfrentar la competitividad mundial. Se señala además, como un desafío, la intención de armonizar la modernización del espacio económico con su identidad regional. Sin embargo, no hay marcha atrás, la IIRSA-COSIPLAN busca enfrentar estos y otros desafíos que se presenten.

Las discusiones y oposiciones en relación a la IIRSA son muy diversas, dependiendo de la posición de clase, sector y organización desde donde se hacen. Sin embargo, existen objeciones comunes dentro y fuera de Bolivia que señalan la falta de información a la población sobre los proyectos que se pretenden realizar y que eventualmente podría afectar el territorio o la vida cotidiana en la que éstos viven y reproducen su vida material. Que no se apliquen consultas previas y la depredación de recursos naturales son otros de los cuestionamientos que se hacen y, principalmente, el que la IIRSA sea un proyecto extractivista para la región en el que se impone Brasil como su principal beneficiario.

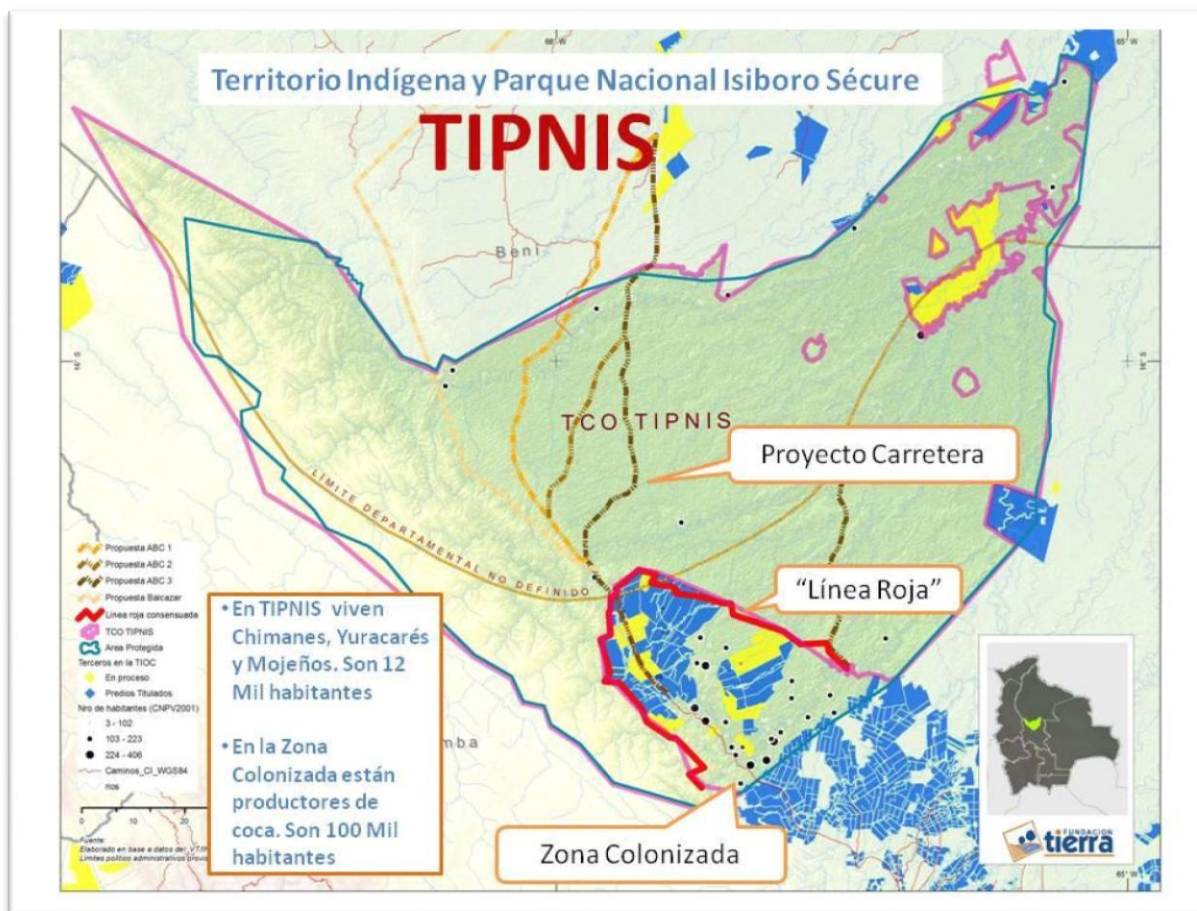
Un aspecto muy sentido por las organizaciones es, principalmente, que el gobierno de Evo Morales no haya mantenido frente a la IIRSA la posición que mostró en el 2006, a principios de su gobierno, al proponer “un proceso de integración de diferentes velocidades, un modelo alternativo de integración, revisar la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana-IIRSA y no reducir la Comunidad Sudamericana a una asociación para hacer proyectos de autopistas o créditos que acaban favoreciendo esencialmente a los sectores vinculados al mercado mundial” (Molina, 2011a: 1). Revisar la IIRSA fue la propuesta “para tomar en cuenta las preocupaciones de la gente que quiere ver carreteras en el marco de polos de desarrollo y no autopistas por las que pasan contenedores para la exportación en medio de corredores de miseria y un incremento del endeudamiento externo” (Comunidad Andina, 2006); no articular o adecuar el Plan Nacional de Desarrollo a los proyectos de la IIRSA-COSIPLAN, como hoy en día está en el centro del debate y de la disputa política.

La Carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos

Desde finales de 2010 podemos ubicar dos momentos que trastocaron las relaciones del gobierno del presidente Evo Morales con algunos sectores populares y organizaciones indígenas, por un lado el llamado gasolinazo¹⁰ y, por otro, la aprobación en la Cámara de Diputados de la construcción de la carretera Villa Tunari–San Ignacio de Moxos, que atravesaría el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS) en 2011.

¹⁰ Las diferencias entre el gobierno del MAS y las organizaciones sociales se pueden rastrear desde el inicio de su gobierno; sin embargo, el parte aguas de esta relación y cuando incluso se dejó de hacer, por parte de las organizaciones, distinción entre el MAS como partido y Evo Morales como presidente, fue en diciembre de 2010, cuando ante la ausencia de Evo Morales, quien se encontraba en Venezuela, Álvaro García Linera lanzó el decreto 0748 mediante el cual se quitaba al subsidio al precio de los hidrocarburos, lo que se llamó el gasolinazo.

Mapa 2 TIPNIS



Fuente: Fundación Tierra (2013)

La reacción inmediata de los pueblos indígenas de la región, y de otros grupos de defensa de esa área protegida, fue pedir al gobierno respetar la Ley 7401 y el Decreto Supremo 22610 que reconocen a esa zona como territorio indígena de los pueblos mojeño, yurakaré y chimán, pues ahí han habitado ancestralmente. Sin embargo, la respuesta del gobierno fue la construcción de la carretera sí o sí. Ante tal situación, cerca de 2.000 indígenas afectados por esta iniciativa, calificada de “neodesarrollista”, decidieron marchar el 15 de agosto a lo largo de 600 km hasta la ciudad de La Paz para exigir la cancelación de la carretera.

Dos argumentos en contra de la carretera planteados por diferentes dirigentes de los pueblos indígenas de esta zona señalan que, desde 1996, las comunidades han dejado muy claro la transgresión de derechos ambientales y de los pueblos que implicaría la construcción de la carretera, y que, de realizarse el proyecto, “esto deja de ser un Territorio y un Parque y se convierte en una penetración de cocaleros [...] que respeten nuestro territorio, que no atraviese la carretera el TIPNIS” (Video, 2011).

Mientras que desde el gobierno, en declaraciones hechas por el presidente, se plantea dicha carretera como un proyecto de integración del país: “Para construir un nuevo país necesitamos integración, si no hay integración del Oriente y el Occidente (desde 1826 ya estaba planteada la construcción de la carretera Cochabamba-Beni) imposible el desarrollo y el modelo de nuevo país. Cómo facilitar este comercio de productos, la salida de

productos. Para llegar de Cochabamba a Trinidad hay que recorrer 1.205 kilómetros; en el momento que tengamos este camino sólo va a necesitar recorrer 663 km”. (Sólo Fuego, 2012).

Un momento crítico del conflicto fue cuando la marcha, pasando por la población de Yucumo (a 330 km de La Paz) fue detenida por colonos simpatizantes del MAS que impidieron que la marcha siguiera su paso. El riesgo de un enfrentamiento entre los pobladores simpatizantes del MAS y los indígenas que participaban en la marcha se agravó con la presencia de 400 policías enviados por el gobierno, supuestamente para evitar la confrontación. Además, el canciller David Choquehuanca fue enviado por el ejecutivo no como mediador, sino a ratificar la posición que ya había sido expresada por otros ministros de gobierno: que el *Órgano Ejecutivo era un solo cuerpo*.

Como era previsible, la represión sucedió. El 24 de septiembre de 2011, ante la denuncia hecha por el ministro Sacha Llorenti, de que el canciller había sido secuestrado, la policía intervino (Sólo Fuego, 2012). Al observar las imágenes que se difundieron, a través de varios documentales, durante la represión a la octava marcha, se puede ver en las palabras del canciller Choquehuanca que no había ninguna opción para negociar¹¹. Mientras los policías reiteraban que sólo impedirían que se enfrentaran y pedían en varias ocasiones agotar los mecanismos con otras instancias; pareciera que —decidida y premeditadamente— se dejaba a su suerte y a sus ánimos a ambos bandos (Sólo Fuego, 2012).

La represión provocada se llevó a cabo: al intentar dispersar la marcha, la policía agredió y capturó a varios indígenas que fueron llevados a la población de San Borja, donde fueron liberados por los pobladores. También en el departamento de Pando policías enfrentaron con gases lacrimógenos a más de cien indígenas que bloqueaban la carretera Cobija-La Paz en solidaridad con las demandas del TIPNIS.

Numerosas son las fuentes videográficas, periodísticas y documentales que muestran lo sucedido durante esta represión. Sin embargo, no se han fincado responsabilidades sobre quién ordenó tales actos. Se dice que “se rompió la cadena de mando”, aunque organizaciones señalan como responsable a Sacha Llorenti, actual embajador de Bolivia ante la ONU.

Personas que participaron de la marcha y que estuvieron en el momento de la represión, así como analistas que en otro momento apoyaron al MAS y al gobierno, coinciden en señalar tres aspectos: 1. Las organizaciones y pueblos que se oponen a la carretera permanentemente solicitaron dialogar con el presidente Evo Morales; incluso, el abogado Jhonny Cárdenas afirma que, si el presidente hubiera aceptado la primera invitación a dialogar en el TIPNIS, hubiera sido muy probable que la marcha no se hubiera realizado (Cárdenas, 2013. Entrevista personal) 2. La oposición a la construcción de una carretera que atravesaría el TIPNIS no significaba que se estuviera en contra del gobierno ni tampoco de la carretera misma, el planteamiento era que no se construyera dividiendo el TIPNIS 3. Detrás de este conflicto está una disputa de larga data entre indígenas y colonizadores del TIPNIS.

El manejo de este conflicto, por parte del gobierno, ha sido torpe e intransigente. No se necesita ser un detractor del gobierno para darse cuenta de esto, basta con revisar las declaraciones de funcionarios de gobierno de distintos rangos, llegando hasta los del vicepresidente y el ejecutivo, para sostener tal aseveración. Tan solo en uno de sus más recientes libros, el vicepresidente expone:

¹¹ Investigaciones recientes comprueban que no hubo secuestro, en cambio sí hubo policías infiltrados.

“La ruta trágica de la historia se desenvuelve de tal manera que la contrarrevolución puede venir de la mano de una facción de sus propios constructores que, sin necesariamente proponérselo, como consecuencia de la exacerbación de su particularismo corporativo, regional o sectorial, y al no tomar en cuenta el despliegue general de las correlaciones de fuerzas sociales totales a nivel nacional e internacional, acaban defendiendo los intereses de las fuerzas conservadoras de la derecha y terminan socavando su propio proceso revolucionario. Esto es justamente lo que viene sucediendo con la denominada ‘marcha del TIPNIS’ ” (García, 2012: 14).

Además de contrarrevolucionarios, se les ha acusado de estar financiados por ONG que buscan desestabilizar al gobierno de Evo Morales. Más aún, se ha insinuado que la CIDOB y CONAMAQ son creaciones de la USAID (Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional). Bastaría con revisar la larga historia de la presencia de ONG en Bolivia para saber que gran parte de los proyectos de resistencia y lucha política en el país han sido financiados por este tipo de organizaciones. El mismo vicepresidente fue director del Centro de Estudios Jurídicos e Investigación Social (CEJIS), una de las organizaciones que más cuadros técnicos y políticos aportó al llamado proceso de cambio.

Así como no es nueva la intervención financiera de ONG en Bolivia, tampoco lo es la presencia de USAID, a quien en numerosas ocasiones se menciona en la prensa internacional que ha sido desterrada de Bolivia. Sin embargo, intelectuales bolivianos que han trabajado en el gobierno, sostienen la existencia de financiamiento por parte de USAID para actividades del gobierno: “unas quince veces habrán amenazado o anunciado que USAID se iba pero, USAID sigue en Bolivia y sigue financiando al gobierno de Bolivia. Ministerios íntegros como el ministerio de justicia funcionan con la plata de USAID, USAID paga desde el material de escritorio hasta los sueldos de los funcionarios de la revolución democrática y cultural” (Alamaraz, 2013. Entrevista personal)¹².

No es nuestro interés aquí desmentir los dichos del vicepresidente o del gobierno del presidente Evo Morales, sólo intentamos ejemplificar el torpe manejo del conflicto TIPNIS que, lejos de resolver, ha profundizado las diferencias en torno al mismo.

Multiplicidad de actores y factores que intervienen en el conflicto TIPNIS

Habría que comenzar por explicar quiénes se oponen a la construcción de la carretera, para lo cual es necesario exponer quiénes integran a las tres subcentrales que representan y agrupan a las comunidades indígenas del TIPNIS y que se han consolidado en poco más de 20 años: la Subcentral TIPNIS, por un lado, la Subcentral Sécore y, por otro lado, el Consejo Indígena del Sur (CONISUR).

La Subcentral TIPNIS, que tiene como máximo dirigente a Fernando Vargas, está integrada por 66 comunidades que habitan el territorio indígena, es la primera estructura regional que surge después de la primera marcha protagonizada por los llamados pueblos de tierras bajas y es la titular de los tres pueblos que habitan el TIPNIS. La Subcentral Sécore, con mayores divisiones y disputas internas en relación con sus representantes, integra a 14 comunidades de un total de 27 que habitan el río Sécore y han designado como representante a Carlos

¹² Silvia Rivera también ha declarado: “[...] no me he decepcionado de la noche a la mañana. Tenía, como todos los bolivianos el derecho a la esperanza. Pero esa sensación se fue muy rápidamente, cuando era asesora del viceministro de coca, Félix Barrera, y me di cuenta que USAID estaba remetida, que USAID definía una serie de políticas, que pagaba algunos sueldos, incluso pagaba cuentas de luz. Entonces Juan Ramón Quintana hace alarde de querer expulsar a los gringos cuando los tienes metidos hasta el cogote”. (Rivera, 2013).

Fabricano (Paz, 2013. Entrevista personal). El CONISUR habita el nombrado Polígono 7, en lado Sur del TIPNIS, donde “el 95 por ciento del ingreso de las familias proviene de la hoja de coca” (Paz, 2012:8). Aunque son parte del parque, el CONISUR quedó fuera de la estructura orgánica del territorio indígena al demandar al Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA) individualizar su propiedad colectiva. Según información utilizada por el gobierno al realizar la consulta en el TIPNIS, esta área colonizada la integran 14 comunidades. De acuerdo con la Subcentral TIPNIS sólo tiene nueve comunidades, de las cuales ocho solicitaron sindicalizarse como requisito para poder sembrar coca y su máximo representante es Gumerindo Pradel.

La tres subcentrales que representan a las comunidades indígenas del TIPNIS están afiliadas a distintas regionales, a la Confederación Étnica de Pueblos Moxeños de Bolivia (CEPMB), a la Central de Pueblos Indígenas del Beni (CPIB) y a la Central de Pueblos Indígenas de La Paz (CPITCO), respectivamente, y a su vez, las tres están afiliadas a la CIDOB. En el TIPNIS existen también asociaciones productivas en el marco del aprovechamiento de recursos naturales existentes en el territorio, como madera o cuero de saurio entre otros, pero que no tienen capacidad de decisión política, pues todos los integrantes pertenecen a las Subcentrales.

En la CIDOB se sintetiza un proceso de unificación que data de 1979, aunque ésta “surge en 1982 como legítimo representante nacional del movimiento de indígena de tierras bajas de Bolivia” (García, 2005: 217). Inicialmente llamada Central de Pueblos y Comunidades Indígenas del Oriente Boliviano, en 1989 la IV Asamblea Nacional de Pueblos Indígenas es reconocida como Confederación “aglutinando al 80% de las nacionalidades de las regiones del Oriente, Chaco y Amazonia, logrando unificar a la mayoría de los pueblos indígenas de las tres regiones de tierras bajas” (García, 2005: 217).

Las bases de la CIDOB son las comunidades constituidas por núcleos familiares, de éstas comunidades se forman las subcentrales, centrales o capitanías, que son las instancias intermedias de organización junto con las Asambleas o Centrales de Pueblos, que integran un segundo nivel intermedio que coordinan capitanías o subcentrales. Finalmente, ocho centrales u organizaciones intermedias integran la CIDOB: La Central Indígena de la Región Amazónica de Bolivia (CIRABO), la Central de Pueblos Indígenas de Beni (CPIB), la Asamblea del Pueblo Guaraní (APG), la Coordinadora de los Pueblos Étnicos de Santa Cruz (CPESC), la Organización de Capitanías Weenhayek y Tapieté de Tarija (ORKAWETA), la Central de Pueblos Indígenas del Trópico de Cochabamba (CPITCO), la Central de Pueblos Indígenas de La Paz (CPILAP) y la Central Indígena de Pueblos Originarios de la Amazónica de Pando (CIPOAP). A su vez, la CIDOB forma parte de la COICA y actualmente el presidente de la CIDOB es Adolfo Chávez.

Como es notorio, hay una completa y compleja estructura en torno a la cual están organizados los pueblos de Tierras bajas, en la que se entrelazan componentes familiares, comunitarios, identitarios, multiétnicos y, por supuesto, étnicos, mismos que incluso rebasan límites territoriales estatales. Es así que toma sentido el señalamiento de que “el maltrato por parte de Evo Morales les ha dolido, al decirles que son dirigentes que no representan a sus bases, que son impuestos y que buscan sus propios intereses, es algo que les ha dolido enormemente, porque son orgánicos” (Paz, 2013. Entrevista personal)¹³. Es decir, detrás de la VIII Gran Marcha Indígena por la Defensa del TIPNIS, por la Vida, la

¹³ Otro comentario que fue muy ofensivo para las comunidades fue hecho por el presidente, quien pidió a los compañeros (andinos) que fueran a enamorar a las mujeres indígenas para resolver el conflicto en el TIPNIS.

Dignidad y los Derechos de los Pueblos Indígenas había una estructura legítima, estaban las comunidades y así lo expresaron desde el inicio de la marcha:

“Los 34 Pueblos Indígenas de Tierras Bajas del Estado Plurinacional de Bolivia ante la flagrante violación de nuestros derechos individuales y colectivos establecidos en la Constitución Política del Estado y Convenios Internacionales por parte del gobierno nacional con la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Mojos que atraviesa el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore-TIPNIS, poniendo en riesgo la vida de los pueblos indígenas Mojeño, Yuracaré, Tsimané y la integridad de este territorio, nos encontramos movilizados desde el pasado 15 de agosto del presente año, en la ‘VIII Gran Marcha Indígena en Defensa del TIPNIS, los territorios, la dignidad, la vida y los derechos de los pueblos indígenas’ ” (CPEMB, 2013).

La exitosa marcha encabezada por la CIDOB y a la que se sumó el CONAMAQ logró que se aprobara la llamada “Ley corta de defensa del TIPNIS” que declaró al territorio y al parque como territorio intangible, lo que frenó la construcción de la carretera. Sin embargo, casi inmediatamente el CONISUR se movilizó a favor de su construcción y protagonizó una marcha que demandaba la anulación de esta ley. Aunque esta marcha no tuvo el mismo apoyo que la protagonizada por la CIDOB, el gobierno reconoció su legitimidad y aprobó la ley 222 que establecía la realización de una “consulta previa” entre las comunidades afectadas por la carretera para que fueran ellas quienes decidieran si ésta se construía o no.

La consulta se realizó en 2012 y ni fue previa ni resolvió nada, sino que, al contrario, sólo logró ahondar más las diferencias, pues según declaraciones del vicepresidente: “el Estado debe consultar a las poblaciones indígenas antes de explotar recursos naturales no renovables en sus territorios, pero no está obligado a pedirles permiso para construir carreteras” (Molina, 2011b). Además de denunciar que era “póstuma a los contratos ya establecidos entre el Gobierno y la empresa constructora OAS” (*Página siete*, 2012a), se evidenció que, de las comunidades agrupadas en el CONISUR, solamente una —Santísima Trinidad— mantenía “una estructura organizativa con visión indígena y que pertenece a la regional de la CPEMB (Central de Pueblos Étnicos Mojeños del Beni)” (*Página siete*, 2012b).

De ahí en adelante ha sido una relación tensa, marcada por las acusaciones mutuas y por la actividad de zapa al interior de las organizaciones y de las comunidades del TIPNIS, por parte del gobierno, lo que ha provocado la división no sólo entre las organizaciones del TIPNIS, sino entre las comunidades, y por consiguiente, entre las familias.

La oposición a la carretera está lejos de ser esencialista o meramente ambientalista y organizada por ONG colonizadoras que pretenden convertir a los indígenas en “cuidadosos de los bosques”, como plantea el vicepresidente. En torno al conflicto del TIPNIS se disputan intereses particulares, como la expansión de los cultivos de hoja de coca. Al respecto expresa Sarela Paz: “uno de los grandes proyectos estatales después de 1952 fue la marcha hacia el oriente, la ocupación de tierras en los llanos amazónicos y chaqueños de Bolivia que buscaba consolidar una agroindustria exportadora en la región de Santa Cruz (caña, algodón, girasol, soya) y, a su vez, implementar programas de colonización a la región de los yungas por parte de sectores campesinos andinos” (Paz, 2012: 2).

En particular, el problema de tierras entre colonizadores e indígenas del TIPNIS data de 1980. “Entra al TIPNIS una colonización dinámica y abrupta que va de los años 86-89, la colonización se dispara en estos años. Impacta y entra al parque para la producción de coca,

una mercancía muy cercana con la producción de estupefacientes, esto agrava el problema porque estamos ante una dinámica económica, de orden más que nacional” (Paz, 2013. Entrevista personal).

En 1992, Evo Morales, en su función de dirigente cocalero, y Marcial Fabricano, antiguo dirigente del TIPNIS, definieron la línea roja que evitaba que los colonizadores ingresaran en el territorio. Sin embargo, esta delimitación ha sido rebasada en varias ocasiones, entre los años 2004- 2009. La historia reciente de invasión al territorio del TIPNIS se muestra como decisiva para sus habitantes, quienes valoran que no pueden permitir la construcción de una carretera que abrirá la posibilidad de una nueva invasión por parte de colonizadores. Como comenta Rebeca Flores de la comunidad Oromomo, Norte del TIPNIS: “no creo que con la carretera haya médicos y más salud, porque si entra la carretera los collas nomás se van a entrar primero, mejor es que vengan los médicos por el río nomás” (Sólo Fuego, 2012).

El tema de la colonización y la siembra de hoja de coca destinada al narcotráfico es un tema que se torna delicado y se entrelaza con el conocimiento de que existe la presión hacia el gobierno por parte de sus propias organizaciones campesinas, en particular de la Confederación Sindical Única de Trabajadores Campesinos de Bolivia (CSUTCB), que ha presentado un anteproyecto de ley sobre distribución de tierras y nuevos asentamientos.

Efectivamente, el TIPNIS no es una zona virgen donde habite el buen salvaje, algo que desde el gobierno se ha cuestionado, mencionando incluso que en el territorio existen actividades turísticas, comerciales y que existe un “aeropuerto”. Sin embargo, también hay intereses petroleros: “En la parte más alta en la serranía del TIPNIS (Desde La Paz, TIPNIS, Cochabamba) en realidad se encuentran tres bloques petroleros: Río Hondo, Chispani, Sécore; en éste REPSOL hizo exploración petrolera en 1994, sin que hasta ahora se conozcan públicamente los resultados de esta exploración. Tampoco conocemos los motivos por los que el bloque Sécore ya no está en manos de REPSOL, sino de PETROANDINA, lo mismo que Chispani, y el bloque Río Hondo está en manos de PETROBRAS. Que sea una empresa boliviana o venezolana eso no significa que los intereses brasileños no se estén cumpliendo, hay que referirnos al bloque Liquimuni que cuando PETROANDINA hizo la exploración fuertemente cuestionada por los indígenas mozetenes, también entró al bloque río hondo. PETROBRAS maneja todo lo que tiene que ver con hidrocarburos en el país”. (Sólo Fuego, 2012).

Hidroeléctrica en Cachuela Esperanza

La amplia movilización y discusión que se ha dado a partir de la lucha en defensa del TIPNIS abrió la discusión en torno a lo que se comenzó a identificar como megaproyectos. Uno de ellos es precisamente la construcción de la hidroeléctrica Cachuela Esperanza. A diferencia del TIPNIS, sobre este proyecto existe poca información y no se ha desarrollado a partir de él un movimiento de resistencia organizado ni permanente. Se había comenzado a hablar de esta iniciativa de manera limitada y principalmente a partir del 2008, por la relación que tiene con otros tres proyectos hidroeléctricos impulsados por Brasil, dos de los cuales ya se han concluido —Jirau y San Antonio—, los cuatro proyectados en la IIRSA desde 2004.

Previo al anuncio del gobierno sobre la construcción de la hidroeléctrica Cachuela Esperanza se comenzaron a discutir públicamente los impactos y las diferencias diplomáticas entre Bolivia y Brasil en relación con el proyecto energético de Río Madeira. En 2007 el ministro de minas y energía de Brasil, Edison Lobao, declaró la decisión política del gobierno de Brasil de impulsar la construcción de represas hidroeléctricas en sus fronteras con Argentina y Bolivia (*El Diario*, 2007), pero fue a inicios de 2008 cuando Brasil adjudicó a empresas privadas la construcción de las represas Jirau y San Antonio como parte del Complejo Hidroeléctrico del río Madeira, el principal proyecto de generación de electricidad del gobierno de Lula da Silva.

Para este momento varias organizaciones ambientalistas, como la Liga de Defensa del Medio Ambiente (LIDEMA), habían divulgado algunas de las consecuencias que este proyecto tendría para ambos países, como inundaciones de poblaciones del Beni, de áreas boscosas y agrícolas; pérdida de suelos, recursos forestales y biodiversidad; fomento a la emigración de algunas poblaciones; disminución o extinción de especies acuáticas y afectación a los ecosistemas; aumento de las enfermedades tropicales como la malaria, el paludismo, el dengue y la fiebre hemorrágica. También se señalaba la generación de conflictos sociales entre el gobierno y las organizaciones y comunidades que rechazaban el proyecto. Advertían además que el 90% de las aguas de Bolivia desembocan en el Madera, que este río es una boca de embudo para Brasil, Bolivia y Perú.

Si se revisan las numerosas notas periodísticas que al respecto se publicaron en Bolivia entre 2007 y 2008, se hallará que el gobierno boliviano promovió activamente la organización de reuniones bilaterales para discutir con el gobierno brasileño sobre estos posibles impactos. Incluso puede advertirse cierta preocupación en las declaraciones que hacen funcionarios del gobierno, que señalaban la posibilidad de que este proyecto cancelara la posibilidad de que Bolivia pudiera impulsar un proyecto similar en aguas nacionales.

Desde la cancillería boliviana se hicieron varios llamados a que Brasil no comenzara la construcción de las represas que implicaba aguas de curso internacional sin antes haber discutido y consensuado bilateralmente, incluso se amagó con presentar algún reclamo ante instancias internacionales. En un documento oficial de la cancillería boliviana publicado en varios periódicos de circulación nacional en el 2008, se planteaba: “la representación diplomática boliviana debe establecer una relación digna y soberana frente a Brasil; debe hacer conciencia de que las relaciones entre Bolivia y Brasil hasta ahora han sido relaciones de poder, relaciones no equitativas [...] Bolivia no puede ser un sitio de paso de negocios comerciales entre elites capitalistas de Brasil, Chile y Perú, que tienen interés en desarrollar corredores e hidrovías de exportación, eliminando fronteras nacionales y facilitando la expansión de mercados entre el Atlántico y el Pacífico” (*La Razón*, 2008). En este contexto, por un lado, el Sistema de Regulación de Recursos Naturales Renovables (Sirenare) proponía al gobierno la creación de pequeñas represas hidroeléctricas, con menor impacto ambiental y para satisfacer las necesidades energéticas de los departamentos de Beni y Pando; y por otro lado, el presidente Evo Morales comenzó a hacer declaraciones relacionadas con la posibilidad de utilizar las Reservas Internacionales Netas en la construcción de hidroeléctricas, como Cachuela Esperanza: “Si necesitamos gastar nuestra plata en nuestras plantas hidroeléctricas o en el polo de desarrollo para industrializar Bolivia, soy capaz de gastar algo de las reservas porque es nuestra plata y no es ajena” (*La Razón*, 2009).

En medio de estas discusiones, Brasil había declarado a fines del 2008 que reduciría su demanda de gas boliviano de 31 a 19 millones de metros cúbicos diarios en un lapso de un mes, pues cerraría 30 usinas termoeléctricas gracias al incremento de energía de sus centrales hidroeléctricas. Esto ameritó urgentes reuniones bilaterales en las que el ministro de minas reconoció que la medida afectaría la economía boliviana y declaró: “Nosotros no haremos nada que perjudique a Bolivia intencionalmente, pero si no necesitamos el gas, no podemos perjudicar a Brasil pagando lo que no consumimos” (*El Comercio*, 2009). Fue un momento delicado no para la relación Bolivia-Brasil, sino para la economía boliviana, pues se mostró su dependencia con respecto a la compra del gas por parte de Brasil.

Paradójicamente, sólo una semana después se reunieron en Puerto Suárez los presidentes de ambos países para suscribir acuerdos sobre préstamos de Brasil para infraestructura carretera. Fue el mismo lugar en el que, el 15 de enero de 2009, se firmarían los acuerdos con Brasil para avanzar en la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, para integrar Cochabamba y Beni y que “OAS Ltda.” construyera carreteras en 7 departamentos. Sin embargo, sería hasta el 22 de agosto de ese mismo año que en Villa Tunari Cochabamba, con la presencia de casi 20 mil coccaleros de la Federación de Coccaleros del Trópico de Cochabamba, se firmaría el protocolo de financiamiento de la carretera de 332 millones de dólares para su construcción, el 70% del costo total. Las notas periodísticas que pueden consultarse al respecto señalan:

“Lula resaltó la importancia de este proyecto de integración caminera que permitirá facilitar también la circulación de motorizados que circulen entre los dos océanos [...] con estos acuerdos estamos dando un paso extraordinario para la integración latinoamericana, no es posible la integración sin la posibilidad de desplazarse, de que los productos transiten de una ciudad a otra. Estamos celebrando un acuerdo que va a acortar distancias, lo que hoy se hace en 12 horas se hará en cuatro, cuando la carretera esté lista”. (*Agencias*, 2009).

Como puede verse, entre 2008 y 2009 se vivieron meses de intensas negociaciones y acuerdos entre ambos países. Todavía a principios de 2009 la postura del gobierno boliviano era de oposición a la construcción del complejo Madeira, pues se aseguraba que causaría inundaciones en poblaciones ribereñas, y de exigencia al gobierno brasileño para que evaluara los impactos ambientales. A esto se sumaba que, desde el 2006, comunidades de Pando habían planteado su rechazo al proyecto.

En una investigación realizada por FOBOMADE, “Bajo el caudal: Impacto de las represas en el río Madera”, se plantea que las represas pueden otorgar energía a todo Brasil, “los objetivos son el aprovechamiento hidroeléctrico y lograr la interconexión logística de las regiones de Madre de Dios (Perú) Pando (Bolivia) y Rondonia (Brasil) para el transporte de energía para coadyuvar en el desarrollo económico de ese país” (FOBOMADE, 2009).

Sin embargo, cuatro meses después se difundió que la Empresa Nacional de Electricidad (ENDE) había suscrito un contrato con la empresa canadiense Tecsalt para realizar estudios sobre éstos y otros proyectos como Cachuela Esperanza, El Bala y Miguillas, que tendrían un costo de 8 millones de dólares y serían financiados por el Tesoro General de la Nación (TNG). A partir de entonces comienza a hablarse de que Bolivia exporte energía a Brasil, Perú y Chile y de que “el proyecto Cachuela Esperanza podría generar 850 megavatios y otro nódulo de 50 mw atendería el crecimiento interno y el resto sería para la exportación a Brasil”, según declaraciones de Miguel Yagüe, viceministro de electricidad (*Los Tiempos*, 2009).

En las mismas fechas comienza a hablarse de un plan de industrialización para modernizar Bolivia, que trabajaría en 5 áreas de recursos naturales: hidrocarburos, energía eléctrica,

litio, minerales y acero. Construcción de refinerías, plantas hidroeléctricas, creación de un bachillerato para la formación de técnicos e integración caminera, ferroviaria, lacustre y aérea, así como la conclusión de corredores interoceánicos y aeropuertos (*La Prensa*, 2009) como parte del Programa de gobierno 2010-2015.

En dicho programa se plantea la construcción del Proyecto Hidroeléctrico Cachuela Esperanza, en Beni, con el objetivo de “generar energía eléctrica del Norte boliviano para todo el país y, principalmente, para la exportación al Brasil” (Programa de Gobierno, 2009: 92-101). Se estima que este proyecto genere ingresos por 359 millones de dólares al año y que entre en funcionamiento en el 2015.

La hidroeléctrica de Cachuela Esperanza, así como la carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos forma parte del Programa de gobierno 2010- 2015. ¿Cómo es que nadie lo leyó si se distribuyeron cientos de programas durante la campaña de Evo Morales para su segundo periodo? se pregunta Gustavo Soto, investigador y director del Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos Sociales y Culturales (Gustavo Soto 2013. Entrevista personal). Ambos proyectos se gestaron a finales del primer mandato presidencial de Evo Morales y se integraron al Programa de gobierno elaborado para su segunda mandato presidencial.

La carretera nació como iniciativa bilateral financiada mayormente por Brasil; mientras que la hidroeléctrica, que desde el 2004 formaba parte de un proyecto más amplio establecido en IIRSA, el Complejo Madeira, se fue convirtiendo en una promesa de campaña política para el segundo mandato de gobierno, que se sumó a otros proyectos como El Bala, Corani y Santa Isabel, y logró sumar el apoyo de los trabajadores de energía, luz y fuerza de Bolivia.

Mientras las ONG siguen hablando de los impactos de las represas, de finales de 2009 en adelante el gobierno habla de los avances del proyecto Cachuela Esperanza, del diseño, de la exportación de energía eléctrica, de que se prevé esté concluida para 2015, del interés de ELECTROBRAS por establecer hidroeléctricas en Bolivia en coordinación con ENDE. Por otro lado, se ahondan los reclamos hacia el gobierno, no sólo de ONG, sino de comunidades guaraníes, tapietes, weenhayek y organizaciones indígenas, como CONAMAQ, que denuncian altos impactos ambientales, falta de consulta, ausencia de licencias, explotación de recursos naturales como hidrocarburos y minerales, pruebas sísmicas, la amenaza de empresas petroleras a Parques y Tierras Comunitarias de Origen (TCO), y el modelo extractivista primario exportador que, denuncian, sigue vigente.

Necesidad y modernidad

Hasta el 2012 Bolivia tenía una cobertura eléctrica de 71 por ciento a nivel nacional “de los cuales un 91% corresponde al área urbana y un 53% de cobertura al área rural” (Sosa, 2012). Del total de energía eléctrica que se consume en Bolivia “más del 80 por ciento es generada a través de sistemas termoeléctricos y geotérmicos” (Herrera, 2012:12). En este sentido, la generación hidroeléctrica podría ser benéfica para ampliar la generación, la cobertura y los costos de la electricidad, mediante un recurso renovable. Los departamentos con mayor potencialidad para impulsar este cambio en la matriz energética son Beni y Pando; es así que Cachuela Esperanza, se considera, podría ser el centro de este proyecto, junto con “Misicuni y San José (Corani) en Cochabamba y Rio Miguillos en La Paz” (Herrera, 2012: 12). Sin embargo, el proyecto Cachuela Esperanza está pensado,

principalmente, para la exportación de energía eléctrica a Brasil, no para la satisfacción de las necesidades en esta región, con base en la transformación de la matriz energética.

La gente del pueblo de Cachuela Esperanza, en general, carece de información relacionada con la construcción de la hidroeléctrica, principalmente en relación con los problemas que se pueden derivar de la misma. Los escasos datos que se tienen se relacionan con los beneficios que, según los pobladores, la hidroeléctrica podría traer al pueblo. Así, Cachuela Esperanza recuperaría el esplendor que tuvo a principios del siglo XX, cuando era un enclave económico de producción de caucho, en la época del que todavía siguen llamando “el dueño” o Don Nicolás Suárez. Se piensa que, en lo inmediato, el pueblo tendría luz todo el día (actualmente sólo tienen este servicio de 4 de la tarde a una de la mañana) y el servicio lo pagarían más barato que el resto de las poblaciones. “Después de ser un emporio, no había ni luz, todo se deterioró, se fueron los médicos del hospital. Y sólo quedaron los más viejos. Los que viven acá ahora son gente que llegó recientemente del altiplano, que poco y nada conocen de Cachuela” (Baqueros, 2013. Entrevista personal).



Vista del río Beni, Cachuela Esperanza, 2013. Autoría propia.

Cachuela Esperanza se encuentra en la provincia Vaca Díez cerca de la frontera con Brasil; y ahora se ha convertido en un pueblo de migrantes. A principios de siglo XX era un enclave económico dirigido por Nicolás Suárez, gracias a la explotación de la goma y de la fuerza de trabajo casi esclava de cientos de indígenas. Era una moderna ciudad a orillas del río Beni que contaba con un moderno hospital, tren, colegio, iglesia, teatro y barracas para los trabajadores.



Vista del Teatro General Pando, Cachuela Esperanza, 2013. Autoría propia.

La mayoría de la gente de Cachuela Esperanza no participa en el movimiento de resistencia a la construcción de la hidroeléctrica, tampoco está en contra del proyecto y no piensan que éste tenga consecuencias negativas para la gente del pueblo. El movimiento de resistencia contra la hidroeléctrica, principalmente, se encuentra en Riberalta y Guayaramerín, donde, debido al clima extremo de la zona, se considera que les afectará, pues “en tiempos de lluvia ocurrirán más inundaciones y en tiempos de sequía desaparecerían los pozos familiares” (Baqueros, 2013. Entrevista personal).

Quienes se oponen a la hidroeléctrica están más informados sobre este tipo de proyectos e incluso han compartido experiencias con organizaciones afectadas por las represas en Brasil y Perú: “Yo he ido a Jirau. Como te digo, no he ido a la escuela, como otras personas que tal vez entienden mejor, pero he preguntado a los compañeros allá y me han explicado las consecuencias” (Baqueros, 2013. Entrevista personal).

El proyecto de la hidroeléctrica en Cachuela Esperanza, en el Departamento de Beni, es un proyecto que tiene varios años, como comenta una joven del poblado: “Desde que soy niña he escuchado que se va a construir una hidroeléctrica acá en Cachuela, pero yo no creo, siempre dicen lo mismo y nada”. Otro poblador opina: “Si se construye la hidroeléctrica será bueno para el pueblo porque volverá a tener desarrollo, como cuando vivía el dueño. Todo Pando y Beni eran de él [...] Suárez murió en el 41, en el 51 todo se acabó, la gente se fue.” (Cinojara, 2013. Entrevista personal).

Estas respuestas coinciden en la creencia de que la construcción de la hidroeléctrica en realidad no afectará a este poblado, que no se va a inundar. Para algunos, no serán ellos los principales perjudicados ni los principales beneficiados, será otra región del Beni la que podría ser afectada, como la zona de las llanuras (Soto, 2013. Entrevista personal). Pero a decir de Gustavo Soto: “Cachuela Esperanza representa el mito del progreso, han vivido del mito de los Suárez, del progreso que va a llegar. Cómo está gente no va a querer una

hidroeléctrica. En Riberalta es diferente, la gente está más informada y conoce sobre el proyecto del río Madera”. (Soto, 2013. Entrevista personal).

La información sobre el proyecto Cachuela Esperanza es en general escasa y confusa; lo que más se conoce son datos técnicos publicados en diversas notas periodísticas que, hasta el 2011, señalaban que la hidroeléctrica se construirá en la frontera con Brasil, que comprenderá la construcción de una represa de 1.450 metros de longitud por 35 metros de alto sobre el río Beni y que inundará 286 kilómetros cuadrados. Contará con 18 turbinas para generar 990 megavatios (MW) de potencia, y la empresa que se adjudique el megaproyecto deberá construirla en un plazo de 9 años, con una inversión de 2.465 millones de dólares.

Según declaraciones de Bismar Canelas, del Ministerio de Hidrocarburos, actualmente “se firmó un memorándum de entendimiento con la empresa china Sinohydro Corporation Limited para la optimización y revisión del diseño en potencia y costos del proyecto hidroeléctrico”. (Canelas, 2013. Entrevista personal).

Según un estudio del Centro de Investigación y Promoción del Campesinado (Cipca): “la construcción y funcionamiento de la hidroeléctrica de Cachuela Esperanza afectará al menos a 50 comunidades en Riberalta, Gonzalo Moreno, Villa Nueva, Guayaramerín, Reyes, San Pedro y otras e impactará en la economía, la salud y la forma de vida de al menos 100 mil personas [...] el proyecto dotará de energía eléctrica a 1.038 personas del poblado de Cachuela Esperanza, a 50 mil habitantes de Guayaramerín, a 100 mil de Riberalta y algunas pequeñas comunidades aledañas al río que en conjunto no superan los 5 megavatios (MW) frente a los 900 MW que generará en total el proyecto”. (Cipca, 2011).

En la zona de Riberalta se reclama información sobre el proyecto, que se estudie su viabilidad, que se les informe de qué manera los beneficiaría un proyecto así: “nos preguntamos por qué el presidente no nos visita y a otros lugares va a diario, si nosotros hemos sido luchadores del proceso de cambio”. (Ortiz, 2013. Entrevista personal).

Los dilemas de la integración

Hasta hace un par de años, la IIRSA- COSIPLAN se venía desarrollando con un perfil bajo hasta que el caso TIPNIS evidenció las problemáticas que los proyectos de esta iniciativa representan para los pueblos indígenas, así como el predominio de los intereses del gobierno brasileño. Efectivamente, las principales relaciones comerciales de Bolivia son con Brasil. Tan solo en el 2010 7 compañías brasileñas se disputaban los proyectos hidroeléctricos y carreteros, la explotación del salar de Uyuni y la industrialización del gas bolivianos: Electrobras, Vale do Rio Doce, Braskem, Andrade Gutiérrez, OAS, Odebrecht y Embraer (*La razón*, 2010). Los directivos de estas empresas generalmente viajan a Bolivia en compañía de funcionarios del gobierno brasileño.

Hoy en día principalmente existen relaciones comerciales entre Bolivia y Brasil en relación con gas, carreteras e hidroeléctricas. Sin embargo, Bolivia no es principalmente una víctima de la geopolítica brasileña, sino que más allá de las características y necesidades del capital brasileño, si éste tiene la posibilidad de definir este tipo de proyectos es a razón de la estrategia político-económica del segundo periodo de gobierno del MAS- que logró con el 64% de votación- que permite esta intervención y el desarrollo de proyectos como la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos o la hidroeléctrica en Cachuela Esperanza.

La estrategia de industrialización de los sectores más dinámicos de la producción, que actualmente aplica el gobierno boliviano, implica la intervención y el fortalecimiento del

Estado como principal promotor del desarrollo, por un lado y, por otro, la búsqueda de inversión extranjera para el desarrollo de proyectos acordes con la estrategia planteada claramente en el Programa de Gobierno 2010-2015.

Por muy agresiva que fuera la política económica brasileña, si ésta no se correspondiera con la política económica de Bolivia, actualmente se estaría hablando de problemas entre Brasil y Bolivia y no de conflictos al interior de Bolivia, de organizaciones y comunidades con el gobierno de Evo Morales; en medio del incremento de acuerdos comerciales entre ambos países.

Mientras organizaciones como CIDOB y CONAMAQ desde 2009 se encuentran demandando participación efectiva en el proceso de cambio y exigiendo información y consulta por parte del Estado en asuntos relacionados con la explotación de recursos naturales y proyectos susceptibles de afectar su territorio, tal y como lo establece la nueva Constitución Política del Estado boliviano y tratados internacionales como el Convenio 169 de la OIT, el gobierno ha impuesto este tipo de proyectos a través de decretos presidenciales.

En términos generales, las organizaciones y las comunidades indígenas no se oponían ni a la construcción de la carretera ni a la hidroeléctrica. En común demandan información y ser consultados, y para el caso TIPNIS, un trazo de carretera que no divida el territorio. Sin embargo, estas peticiones concretas se han complejizado en gran medida porque el gobierno ha dejado crecer los conflictos y ha tratado de resolverlos mediante la imposición; una política de solución de conflictos equivocada que ha sido aprovechada por otros grupos verdaderamente opositores al gobierno.

Una elaborada explicación en torno al conflicto del TIPNIS ha sido planteada por el vicepresidente Álvaro García Linera en su texto “Geopolítica de la Amazonia”. En él hace un buen análisis, a partir de Lenin, de lo que significa un proceso revolucionario y la contrarrevolución que engendra. Posteriormente expone lo que Mao Tse Tung consideraba en cuanto a las contradicciones antagónicas y las contradicciones en el seno del pueblo, para caracterizar conflictos como el del TIPNIS. Sin embargo, no hay correspondencia entre este análisis teórico y la política y actitud que ha asumido el gobierno para enfrentarlos.

Con los grupos antagónicos se ha privilegiado el diálogo y la negociación, como ocurrió en el 2008 después de los violentos ataques de grupos ligados a los sectores de la burguesía Cruceña. Con ellos se negoció el proyecto de Constitución Política elaborado por la Asamblea Constituyente, a partir de la cual se resolvió que la posesión máxima de tierras en Bolivia no sería retroactiva. Con ellos se dialogó para atender la propuesta de hacer una pausa de 5 años en la verificación del cumplimiento de la función económico-social de las tierras existentes.

A los sectores y grupos con quienes, según el análisis teórico, no se tienen contradicciones antagónicas, se los ha tratado como enemigos, se les ha reprimido incluso, como sucedió en Chaparina: “El gobierno nos mandó una hoja, a las 20 hrs. nos cita y a las 4:30 nos reprime, no podemos confiar en el gobierno” (Sólo Fuego, 2012). Internacionalmente se ha difundido, y ha sido creída, la versión de que existe una estrategia para desestabilizar al gobierno de Evo Morales. Él mismo ha declarado sobre el TIPNIS que la marcha era política y que respondía al interés de Estados Unidos y de varias ONG: ¿Por qué se insiste en mantener una posición que, lejos de resolver, profundiza las diferencias con organizaciones y comunidades?

La continuidad de la IIRSA en Bolivia, como se indicó, más que coadyuvar en la vertebración del país, ha provocado el surgimiento de conflictos y de serios cuestionamientos al gobierno de Evo Morales. Sin embargo, en la propuesta que hacen varias organizaciones en el 2008, a pesar de que se tiene claro que la IIRSA es una iniciativa que afecta los territorios de los pueblos indígenas y que no significa bienestar en equilibrio con la naturaleza, se solicita la intervención de organismos internacionales como la ONU y la CIDH. No se plantea el rechazo a este proyecto de integración regional. Se habla de “revisar la IIRSA para tomar en cuenta las preocupaciones de la gente”, se solicita a Evo Morales consultar a los pueblos indígenas, se llama a los pueblos indígenas de Sudamérica afectados por la IIRSA a movilizarse para exigir información sobre los impactos de los proyectos y a ejercer el derecho que tienen a consentirlos o rechazarlos, y anuncia una campaña por la reorientación de la IIRSA. (CEADESC, 2011: 99).

Varios analistas bolivianos, como Sarela Paz, han señalado que las comunidades y organizaciones no están en contra del desarrollo, pero tienen otra visión del desarrollo no homogénea, incluso: “los pueblos indígenas en Bolivia no comparten la misma visión de desarrollo, la misma comprensión acerca de lo que significa vivir bien, y no necesariamente se distancian social y económicamente de un modelo extractivo primario exportador [...] sus miradas sobre el desarrollo parten de sus procesos histórico culturales y no así [...] de comprensiones esenciales del ser indígena” (Paz, 2012: 17).

Varios dilemas ha puesto en juego la IIRSA y la concreción de ésta con el desarrollo de proyectos como la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos o la hidroeléctrica en Bolivia. Sin embargo, no se pone en entre dicho la integración regional, sino el modelo liberal que predomina en su aplicación. Dar cuenta de la compleja problemática que en los últimos años se ha gestado al interior del proceso político boliviano va más allá de la dicotomía entre extractivismo o integración. En lo inmediato, se relaciona con la estrategia que desde el gobierno se ha diseñado para industrializar Bolivia y el camino que se ha elegido para profundizar el proceso de cambio. Se trata de un proyecto integral que pretende orientar la transformación social y sobre el cual, ni durante las elecciones del 2009 ni ahora, se promueve su discusión desde los pueblos, las comunidades y las organizaciones, sean o no afines al gobierno.

Conclusiones

La IIRSA- COSIPLAN, no es ningún proyecto emancipador de integración regional, sino que se trata de un proyecto de infraestructura regional de explotación y transportación de recursos naturales destinados a la reproducción del capital internacional en el que Brasil obtiene excelentes ganancias, pues es un proyecto acorde con las características expansionistas brasileñas y con sus necesidades históricas de asegurarse el control de fuentes de materias primas de otros países latinoamericanos con “la exportación de capitales brasileños, principalmente a través del Estado pero también asociados a grupos financieros extranjeros”, como planteaba Marini (Marini, 1974).

La disyuntiva es si puede Bolivia abstenerse de participar en una iniciativa como ésta, cuál debiera ser su posición ante ella y por qué no se consulta a la población al respecto.

La forma más acertada para resolver estas disyuntivas no es trasladando el enfrentamiento contra la burguesía al terreno del conflicto entre el gobierno y las organizaciones sociales. Un escenario de este tipo sólo puede beneficiar a la clase dominante boliviana. En este sentido, es de esperarse que tanto los partidos políticos de derecha como las distintas

fracciones de la clase dominante sigan intentando capitalizar o ahondar el descontento social, mostrando su apoyo o rechazo a las políticas del Movimiento Al Socialismo (MAS) según convenga a sus intereses de clase. La unidad de las organizaciones sociales a la que apela el vicepresidente, paradójicamente, ha ido diluyéndose por acción u omisión del propio gobierno, y a través de la “relación instrumental y tiránica establecida por el MAS con las organizaciones populares e indígenas” (Tapia, 2011: 9).

Es cierto que no existe actualmente otro proyecto que dispute el ejercicio del mando político al MAS, pero también es cierto que la hegemonía del proyecto político del MAS se ha resquebrajado. Esto no significa que se haya perdido la esperanza en el gobierno de Evo Morales de manera generalizada: las voces disidentes vienen, principalmente, del oriente del país y de organizaciones como la CIDOB y el CONAMAQ. Sin embargo, las movilizaciones exitosas en contra del *gasolinazo* y de la construcción de la carretera en el TIPNIS nos muestran que, aunque de manera atomizada —porque no se está cuestionando la estrategia político-económica en su conjunto—, el rumbo del proceso de cambio político en Bolivia está siendo fuertemente criticado.

El conflicto en el TIPNIS ha significado un punto de inflexión entre los sectores, organizaciones sociales e individuos y el gobierno de Evo Morales. Sin embargo, las diferencias entre éstos no inician con el conflicto en el TIPNIS, la relación entre ellos se comienza a distender a partir de la convocatoria misma a la Asamblea Constituyente en el 2006, a pocos meses de que el MAS llegara a la presidencia. Posteriormente se ha ido nutriendo de fuertes críticas ante la negociación de la nueva Constitución Política del Estado y, particularmente, con el fuerte rechazo popular que despertó el llamado *gasolinazo* a finales del 2010.

Difundir la versión de que el conflicto en el TIPNIS busca desestabilizar al gobierno fue una estrategia política de exportación que funcionó, pero que se agotará en la medida en que la aplicación del Programa de Gobierno siga provocando el surgimiento de conflictos u oposición relacionada con la industrialización de hidrocarburos, el cambio de la matriz energética, o la industrialización del litio, entre otros.

Los conflictos actuales en Bolivia plantean dilemas no sólo a cualquier proyecto de integración regional sino, principalmente, al proyecto de transformación política que se pretende impulsar o construir en Bolivia, Venezuela o cualquier otro país dependiente, en la medida en que se relaciona con un aspecto clave del carácter de la economía latinoamericana vigente hoy día no únicamente en Bolivia. A saber, la producción latinoamericana no depende para su realización de la capacidad interna de consumo, sino de su exportación, de ahí que la industrialización de nuestros países siga planteándose como la forma de alcanzar el desarrollo económico.

En relación con los conflictos particulares abordados no se prevén acuerdos, sino más bien la profundización del distanciamiento. Las resistencias, aunque una permanente (TIPNIS) y otra espontánea (Cachuela Esperanza), se mantendrán y en ella seguirán tratando de involucrarse, para capitalizar el descontento, individuos y partidos ligados a los grupos de poder económico en Bolivia.

Es más factible que la carretera no se construya, pero el daño está hecho. El gobierno ha perdido legitimidad, las comunidades están divididas y las organizaciones enfrentadas. En la Amazonía la derecha se ha reposicionado políticamente, con base popular y, al mismo tiempo, se ha profundizado el enfrentamiento entre indígenas y campesinos en esta zona. Se piensa en la Bolivia andina, pero se desconoce a la Bolivia amazónica. La oligarquía

boliviana no es la única que se asienta en la llamada “media luna”, sino también los sectores explotados y dominados en los que ésta se sostiene, los cuales tienen otras prácticas culturales y políticas, pero igualmente resisten y luchan frente a los grupos locales de poder económico y, actualmente, también frente al gobierno del MAS.

La apuesta política de transformación únicamente encuentra en la práctica la verdad de la teoría aplicada. En este sentido, sería conveniente que, en primera instancia, el gobierno de Evo Morales y el MAS escucharan y consideraran lo que piensan, objetan y cuestionan los sectores y organizaciones, que en su conjunto, representan la posibilidad de seguir avanzando en la transformación radical de la sociedad boliviana.

Bibliografía

- *Agencias*, 22 de agosto de 2009.
- Almaraz, Sergio 2013 *Entrevista personal* (Cochabamba, Cochabamba).
- Arce, Carlos 2013 *Entrevista personal* (La Paz, La Paz)
- Baqueros, Narda María 2013 *Entrevista personal* (Riberalta, Beni)
- Canelas, Bismar 2013 *Entrevista personal* (La Paz, La Paz)
- Cárdenas, Johny 2013 *Entrevista personal* (Riberalta, Beni)
- Castillo, Ana 2011a *El rastro del saqueo* (documental) (Cochabamba: CEDIB).
- Castillo, Ana 2011b *Para nosotros no queda nada* (documental) (Cochabamba: CEDIB).
- Castillo, Fidel Gabriel 2004 (1988) *La Amazonía boliviana indígena: estudio etnohistórico de la economía, la sociedad y la civilización de los pueblos de las selvas bolivianas* (La Paz: Colegio Nacional de Historiadores de Bolivia).
- CEDIB 2010 *Los conquistadores no han muerto* (documental) (Cochabamba: CEDIB).
- CEDIB 2013 *Guía de mapas de Tierra, territorio y recursos naturales* (Publicación digital interactiva) (Cochabamba: CEDIB).
- CEADES 2007a *La integración en América del sur desde la mirada de los pueblos indígenas* (Santa Cruz: El país)
- CEADES 2007b *La situación de los derechos económicos, sociales y culturales en la Amazonía boliviana* (Santa Cruz: El País).
- CEADES 2008 *Atlas de megaproyectos de infraestructura en Bolivia* (Cochabamba: El País)
- Chávez, Carlos 2010 "La inserción internacional de Sudamérica: la puesta por la UNASUR" en *Íconos* Quito Núm. 38 septiembre.
- Chávez, Marx Nadia; Costas, Patricia y García, Álvaro (Coordinador) 2010 (2004, 2005) *Sociología de los movimientos sociales en Bolivia. Estructuras de movilización, repertorios culturales y acción política* (La Paz: Plural-AGRUCO-NCCR North South).
- Cinojara, Juan 2013 *Entrevista personal* (Riberalta, Beni)
- Cipca, 2011 “Represa Cachuela Esperanza. Posibles consecuencias socioeconómicas ambientales de su construcción” en <http://plataformaenergetica.org/sites/default/files/cipca_cachuela_dos.pdf> acceso 2 de febrero de 2013.

- Coaquira, Teresa 2010 *Análisis ambiental de la política energética boliviana* (Bolivia: CEDLA).
- COICA, 2013 “Resolución sobre IIRSA, BNDES y Megaproyectos Amazónicos” en <http://servindi.org/actualidad/85173> <http://servindi.org/actualidad/85173> acceso 31 de mayo de 2013.
- Comité de Coordinación Técnica de la IIRSA “UNASUR. COSIPLAN” 2011a http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb11_completo_baja.pdf acceso 31 de mayo de 2013.
- Comité de Coordinación Técnica de la IIRSA 2011b “IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos” (Buenos Aires: BID-INTAL) en http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb_iirsa_10_a%C3%B1os_sus_logros_y_desafios.pdf acceso 24 de mayo de 2013.
- Comunidad Andina, 2006 “Comunidad Sudamericana de Naciones: Para “Vivir Bien” Sin Neoliberalismo” en http://www.comunidadandina.org/csn/llamamiento_cochabamba.htm acceso 31 de mayo.
- Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR, 2009. En <http://www.unasur.org/inicio/organizacion/consejos/cosiplan> acceso 4 de junio de 2013.
- COSIPLAN 2012 “Plan De Acción Estratégico 2012-2022” http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rc_brasilia11_1_pae.pdf acceso 4 de junio de 2013.
- Cortés, Jorge; Gine, Jannette; Mendoza, Carolina; Guardia, Henry; Gudynas, Eduardo; Hernández, Gustavo; Laats, Henkjan; Yany, Yuco; Pazmiño, Patricio; Pérez, Fernando; Soto, Adriana; Soto, Gustavo; Tito, Henry; Vargas, Rolando; Villaroel, Alberto y Zambrana, Eliet 2007 *La integración en América del Sur desde la mirada de los pueblos indígenas. Documento de sistematización* (Santa Cruz: Colectivo de Estudios Aplicados al Desarrollo Social-CEADES).
- Cortez, Julio 2011 *Connotaciones político-institucionales del conflicto del TIPNIS* (Tarija: PNUD).
- Cumbre de las Américas 2005 en http://www.nadir.org/nadir/initiativ/agp/free/cumbre_americas2005/1107declaracion.htm acceso el 12 de julio de 2013.
- De Geus, Alex 2011 “Las caras de IIRSA: ¿Integración Regional o interconexión Sudamericana para la explotación de recursos naturales a favor de Brasil y/o del empresariado mundial?” en http://www.academia.edu/2219320/Las_caras_de_IIRSA_integracion_regional_o_interconexion_Sudamericana acceso 4 de agosto de 2013.
- Díaz, Vladimir y Jiménez, Georgina 2011 “Entrevista: Las vigiliass por el TIPNIS. ¡Las mujeres no podíamos permitir eso!” En *Petropress Cochabamba* No. 27 Octubre-Diciembre.
- Diez, Álvaro 2011 *Compendio de etnias indígenas y ecoregiones* (La Paz: Plural-Cesa).
- *El Comercio* 2009 “Brasil apaga plantas que usan gas boliviano” en http://elcomercio.com/noticias/Brasil-apaga-plantas-usan-boliviano_0_6603425.html acceso 2 de agosto de 2013.

- *El Diario*, 12 de marzo de 2007.
- FOBOMADE 2011a “El Consejo de infraestructura de UNASUR impulsa la IIRSA” en <<http://www.fobomade.org.bo/art-1079>> acceso el 13 de mayo de 2013.
- FOBOMADE 2011b *Reunión Subcentral TIPNIS Alto Comisionado de la ONU* (documental) (La Paz: FOBOMADE).
- FOBOMADE 2012 *VIII marcha indígena tierra y territorio* (documental) (La Paz: FOBOMADE)
- Fontaine, Guillaume 2006 “La globalización de la Amazonia: una perspectiva andina” en *Íconos* Quito No. 25 mayo.
- Gandarillas, Marco 2011 “La extranjerización del territorio” en *Petropress Cochabamba* No. 25 Mayo-Junio.
- García, Álvaro 2011 *El “oenegismo”, enfermedad infantil del derechismo (O cómo la “reconducción” del Proceso de Cambio es la restauración neoliberal)* (Bolivia: Vicepresidencia del Estado Plurinacional Presidencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional).
- García, Álvaro 2012 *Geopolítica de la Amazonía, Poder hacendal-patrimonial y acumulación capitalista* (Bolivia: Vicepresidencia del Estado Plurinacional Presidencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional).
- Gil, Karen 2012 *Detrás del TIPNIS* (La Paz: Sólo Fuego Producciones).
- Granito, Luis 2013 *Entrevista personal* (Riberalta, Beni)
- Guzmán, Juan 2010 *El estado de la planificación energética en Bolivia* (La Paz: CEDLA)
- Hernández, Juan Gustavo 2007 *La crónica de una muerte anunciada. El corredor de transporte bioceánico Santa Cruz-Puerto Suárez en Bolivia y sus impactos socio-ambientales* (Santa Cruz: El País-CEADES).
- Herrera 2012 “Bolivia apunta a la energía hidroeléctrica” en *Petropress Cochabamba* No. 626 Diciembre.
- Iamele, Giuseppe 2012 *Reflejos del Isiboro Sécure* (La Paz: FOBOMADE)
- Iglesias, Enrique 2000 “Presentación a la Reunión de Presidentes de América del Sur” en <<http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/02881a02.pdf>> acceso 24 de mayo de 2013.
- IIRSA 2000 “Comunicado de Brasilia”, en <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/comunicado_brasilia_esp.pdf> acceso 4 de julio de 2013.
- IIRSA 2011 “10 años después: logros y desafíos” en <www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3356> acceso 10 de agosto de 2013.
- IIRSA 2012 “Ejes de Integración y Desarrollo” en <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=68>> acceso 12 de julio de 2013.
- IIRSA 2013a Eje Perú-Brasil-Bolivia en <<http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=123&menuItem=68>> acceso el 20 de abril de 2013.

- IIRSA 2013b "Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)" en <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=45>> acceso 19 de abril de 2013.
- Instituto Nacional de Estadística, 2013 "Geografía de Bolivia" en <http://www.ine.gob.bo/html/visualizadorHtml.aspx?ah=Aspectos_Geograficos.htm> acceso 14 de agosto de 2013.
- *La Prensa*, 13 de septiembre de 2009.
- *La Razón*, 13 de enero de 2009.
- *La Razón*, 07 de abril de 2010.
- Lilienfeld, Mario Diego y Pauquet, Stéphane 2005 "Diagnóstico del territorio indígena y parque nacional Isiboro-Sécure" en <http://www.parkswatch.org/parkprofiles/pdf/isnp_spa.pdf> acceso el 19 de febrero de 2013.
- *Los Tiempos*, 03 de agosto de 2009.
- Machicao, Fernando *Entrevista personal* (Cochabamba, Cochabamba).
- Marini, Ruy Mauro 1974 *Subdesarrollo y revolución* (México DF: Siglo XXI) en <http://www.marini-escritos.unam.mx/073_subdesarrollo_prefacio_es.htm> acceso el 7 de abril de 2013.
- Matías, Abraham; Mamani, Evelin; Novoa, Luís F.; Molina, Jorge; Ledesma, Fabiola; Vauchel, Philippe y Canese, Ricardo 2009 *Bajo el caudal: Impacto de las represas en el río Madera* (La Paz: Editorial Gráfica Virtual)
- Menna, Mónica 2008 "Sobre la Nueva Conquista del Desierto: El IIRSA en la Patagonia Argentina" en <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12401812>> acceso 16 de abril de 2013.
- Molina, Silvia 2010 *Corredor Norte. Nación integrada o país de tránsito* (Bolivia: FOBOMADE).
- Molina, Silvia 2011a "Cuestionamientos a IIRSA desde el Vivir Bien" en <www.fobomade.org.bo/art-1088> acceso el 10 de mayo de 2013.
- Molina, Silvia 2011b "La consulta pública previa es un mandato constitucional" en <<http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2011100308>> acceso el 10 de mayo de 2013.
- Natalichio, Óscar 2011 "Declaración de Principios y el Plan de Acción de la Cumbre de Miami" en <http://www.ecoportal.net/Temas_Especiales/Economia/QUE_ES_EL_A.L.C.A> acceso el 18 de abril de 2013.
- Nuny, Pedro; Moye, Adolfo; Otero, Ramiro; Cárdenas, Johnny y Mamani E. Evelin 2008 *Documento de Petición ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, caso TIPNIS* (La Paz).
- Olivera, Óscar 2013 *Entrevista personal* (Cochabamba, Cochabamba).
- Ortiz, Constantino 2013 *Entrevista personal* (Riberalta, Beni)
- Osorio, Jaime 2009 *Explotación redoblada y actualidad de la revolución* (México DF: Ítaca y UAM-X).

- *Página siete* 2012a “Amenazan con huasca a las comisiones del gobierno”, en <<http://www.paginasiete.bo/2012-03-22/Nacional/Destacados/4Nac02-220312.aspx>> acceso el 12 de junio de 2013.
- *Página siete* 2012b “Expertos dicen que CONISUR no debe ser parte de la consulta” en <<http://www.paginasiete.bo/2012-03-22/Nacional/Destacados/05Nal01220312.aspx> (B) > acceso el 12 de junio de 2013.
- Parada, Carmen 2013 *Entrevista personal* (Riberalta, Beni)
- Parra, Enrique 2012 "Geopolítica de la carretera del TIPNIS" en *La migrña Revista de análisis político* Bolivia Año 1 No. 1.
- Paz, Sarela 2013 *Entrevista personal* (Cochabamba, Cochabamba).
- Paz, Sarela 2012 La Marcha indígena del TIPNIS en Bolivia y su relación con los modelos extractivos de América del Sur en <www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/.../453/324> acceso el 28 de enero de 2013.
- Petropress 2011 "Energía y pobreza" en *Petropress* Cochabamba No. 6 (edición especial) Mayo.
- Petropress 2012 “Extractivismo y democracia cada vez más incompatibles entre sí” en *Petropress* Cochabamba No. 29 (edición especial) Julio-Septiembre.
- Programa de Gobierno MAS- IPSP, 2009 en <http://www.somossur.net/documentos/ProgramaEvo2010_15.pdf> acceso el 7 de mayo de 2013.
- Prada, Raúl 2010 “Análisis del proyecto de ley de consulta a los pueblos indígenas del territorio indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore-TIPNIS” en <<http://rcci.net/globalizacion/2012/fg1332.htm>> acceso el 10 de junio de 2013.
- Programa de Cooperación Hemisférica, 2013 “ALCA FTAA-ZLEA Sitio oficial del Proceso del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)” en <http://www.ftaa-alca.org/alca_s.asp> acceso 28 de marzo de 2013.
- COICA, *Resolución sobre IIRSA, BNDES y Megaproyectos Amazónicos*. En <<http://servindi.org/actualidad/85173>>
- Ribera, Octavio 2010 *IIRSA, soya y biocombustibles, complejo agroindustrial de Sanbuenaventura* (Bolivia: LIDEMA).
- Rivera, Silvia 2013 "La socióloga Silvia Rivera habla sobre el problema del TIPNIS en Bolivia..." En <<http://elcuriosodelmedio.blogspot.mx/2011/09/la-sociologa-silvia-rivera-habla-sobre.html>> acceso el 2 de mayo de 2013.
- Soto, Gustavo 2011 “Megaproyectos ayer, hoy...” en <<http://www.ceadesc.org/wp-content/uploads/2011/07/1.-gustavo-soto-MEGAPROYECTOS-AYER-HOY.ppt>> acceso el 7 de enero de 2013.
- Soto, Gustavo 2013 *Entrevista personal* (Cochabamba, Cochabamba).
- Sosa, Juan 2012 “Cobertura de energía eléctrica subió al 71% en Bolivia” en <<http://www.hidrocarburosbolivia.com/bolivia-mainmenu-117/energia/58933-cobertura-de-energia-electrica-subio-al-71-en-bolivia.html>> acceso el 7 de enero de 2013.
- Suárez, Juan Miguel y Henkjan Laats 2010 El proyecto IIRSA “Corredor Norte. La necesidad de una buena transparencia y gobernanza” en <http://puenteentreculturas.org/pieb_megaobrasamazonia/index.php?option=com_c

ontent&view=article&id=58:el-proyecto-iirsa-corredor-norte&catid=19:noticias-red-amazonica&Itemid=16> acceso el 30 de mayo de 2013.

- Tapia, Luis 2011 *El estado de derecho como tiranía* (La Paz: CIDES-UMSA)
- UNASUR, 2009 “Acuerdo de la I reunión de ministros del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR” en <www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rco_quito10_5_acuerdo_de_la_i_reunion_de_ministros_cosiplan.pdf> acceso 19 de abril de 2013.
- Vargas, Mónica 2006 “¿Corredores de desarrollo para quién? Apuntes críticos sobre IIRSA en Sudamérica” en <http://www.odg.cat/documents/novetats/LaMagalla_MV_Cast.pdf> acceso el 18 de marzo de 2013.
- Villegas, Pablo 2011 “El rol central de la IIRSA en el modelo de desarrollo vigente en Bolivia” en <<http://petropress.wordpress.com/2011/02/17/el-rol-central-de-la-iirsa-en-el-modelo-de-desarrollo-vigente-en-bolivia-por-pablo-villegas-n/>> acceso el 12 de mayo de 2013.
- Villegas, Pablo 2011 “La alternativa al Tipnis: Que Brasil y Chile hagan sus caminos por otro país” en *Petropress* Cochabamba No. 26 Julio-Septiembre.
- Zavaleta, René 2008 *Lo nacional-popular en Bolivia* (La Paz: Plural).